Mittag-Ausgabe.

Annoncen-Annahme-Bureaus.
In Posen außer in der Expedition dieser Zeitung (Wilhelmstr. 17) bei C. H. Ulrici & Co. Breitestraße 14, in Gnesen bei Th. Spindler, in Grätz bei L. Streisand, in Meseritz bei Ph. Matthias.

Posener Zeitung.

Dreiundachtzigster Jahrgang.

Annoncen-Annahme-Bureaus.
In Berlin, Breslau, Dresden, Frankfurt a. M., Hamburg, Leipzig, München, Stettin, Stuttgart, Wien: bei G. L. Daube & Co., Haasenstein & Vogler, Rudolph Mosse.
In Berlin, Dresden, Görlitz beim „Invalidendank".

Nr. 890.

Das Abonnement auf dieses täglich drei Mal erscheinende Blatt beträgt vierteljährlich für die Stadt Posen 4½ Mark, für ganz Deutschland 5 Mark 45 Pf. Bestellungen nehmen alle Postanstalten des deutschen Reiches an.

Sonnabend, 18. Dezember.

Inserate 20 Pf. die sechsgespaltene Petitzeile oder deren Raum, Reklamen verhältnißmäßig höher, sind an die Expedition zu senden und werden für die am folgenden Tage Morgens 7 Uhr erscheinende Nummer bis 5 Uhr Nachmittags angenommen.

1880.

Amtliches.

Berlin, 17. Dezember. Der König hat geruht: den Landgerichts-Rath Hergenhahn in Koblenz zum Direktor des Landgerichts in Limburg an der Lahn, und den Ger.-Assessor Lange in Pyritz zum Amtsrichter zu ernennen; bei dem Ministerium für Landwirthschaft, Domänen und Forsten dem Kanzleirath Niedlich den Charakter als Geh. Kanzleirath, dem Geh. expedirenden Sekretär Dühring und dem Geh. Registrator Rieß den Charakter als Kanzleirath und dem Geh. expedirenden Sekretär und Kalkulator Rüster den Charakter als Rechnungsrath zu verleihen; ferner den seitherigen Bürgermeister Werners zu Düren in Folge der von der dortigen Stadtverordneten-Versammlung getroffenen Wiederwahl, sowie den seitherigen unbesoldeten Beigeordneten Wenning zu Soest, in Folge der von der dortigen Stadtverordnetenversammlung getroffenen Wiederwahl, in gleicher Eigenschaft für eine fernere sechsjährige Amtsdauer zu bestätigen.

Der Rechtsanwalt Walter in Breslau ist vom 1. Januar 1881 ab unter Zulassung zur Rechtsanwaltschaft bei dem Amtsgericht in Brandenburg zum Notar im Bezirk des Kammergerichts mit Anweisung seines Wohnsitzes in Brandenburg, ernannt worden. Der Rechtsanwalt Barchewitz in Breslau ist zum Notar im Bezirk des Ober-Landesgerichts zu Breslau, mit Anweisung seines Wohnsitzes in Breslau, ernannt worden. Der Notar Velder in Wald ist in den Amtsgerichtsbezirk Krefeld, im Landgerichtsbezirke Düsseldorf, mit Anweisung seines Wohnsitzes in Krefeld, versetzt worden.

Vom Landtage.

30. Sitzung des Abgeordnetenhauses.

Berlin, 17. Dezbr. **Am Ministertische**: Maybach, Friedberg und Kommissarien.

Eingegangen ist ein Nachtrag zum Etat (280,000 M. als preußischer Antheil an den Kosten der festen Rheinbrücke bei Offenbach) und ein Gesetzentwurf betr. die Verwendung der Jahresüberschüsse der Eisenbahnverwaltung.

Der zurückgestellte Titel 6 Kapitel 64 der Bauverwaltung (Bau-Inspektoren) ist von der Budgetkommission darauf hin geprüft worden, ob der im landwirthschaftlichen Etat neu eingestellte Baubeamte nicht hier gespart werden könne; die Kommission war nicht dieser Ansicht. Abgordneter v. Rauchhaupt verlangt bei den öffentlichen Bauten, namentlich auch der Justizverwaltung größere Einfachheit und Sparsamkeit.

Abg. Rickert erklärt sich mit dem Vorredner ganz einverstanden, er möchte ihn indeß bitten, daß er seine Gesinnungsgenossen in der Budgetkommission dann auch dazu bewegen möchte, die Bauanschläge und Erläuterungsberichte etwas genauer anzusehen. Leider sei es ihm (Redner) auch in dieser Session begegnet, daß sein Antrag auf genaue Prüfung des Kostenanschlags abgelehnt sei.

Abg. v. Rauchhaupt versichert, daß die Konservativen es in Zukunft sehr genau mit den Kostenanschlägen nehmen werden, weil auch sie diese Prüfung als das einzige Mittel Ersparnisse zu machen betrachten, worauf der Titel 6 genehmigt wird.

Das Extraordinarium der Justizverwaltung wird darauf genehmigt, nachdem Referent von Huene ausgeführt hat, daß die Budgetkommission in Uebereinstimmung mit der Staatsregierung den Rest des Pauschquantums, der zu Neubauten behufs Durchführung der Justizorganisation bewilligt sei, vollständig etatisirt habe.

Es folgt der Etat der Eisenbahnverwaltung, zunächst Kapitel 10: Einnahmen aus dem Bezirk der Eisenbahndirektion zu Berlin.

Referent Abg. v. Tiedemann: Die Berathung dieses Etats ist in diesem Jahre sehr schwierig geworden durch die Neuorganisation der Staatsbahnverwaltung und den Anschluß an das Normalbuchungs-Formular. Ein Vergleich mit dem vorjährigen Etat ist dadurch ausgeschlossen. Doch sind so spezielle Nachweisungen der einzelnen Posten gegeben, daß die Budgetkommission den Etat eingehend erörtern konnte. Gegen die Zweckmäßigkeit und Richtigkeit der neuen Organisation sind von keiner Seite Bedenken laut geworden. Die Einnahmen sind veranschlagt auf 351,139,000 M., um 7,507,000 M. höher als im Etatsjahr 1880–81; die Ausgaben auf 200,634,000 Mark, um 4,297,000 M. höher als im laufenden Jahr; der Ueberschuß auf 150,756,000 M., um 3,409,000 M. höher. Dieses Plus entsteht durch die Eröffnung neuer Strecken und die immer mehr zu Tage tretende Besserung des Verkehrs; ebenso die Mehrausgabe durch die Eröffnung neuer Strecken und die Steigerung der Preise für Materialien, besonders für Eisen, Stahl und Kohlen. In der Kommission wurde vor Allem hingewiesen auf die enorme Steigerung des Kohlenverkehrs, besonders in den rheinisch-westfälischen Distrikten, speziell im Ruhrdistrikt, in welchem sie die noch nie dagewesene Höhe von 15,000 Wagenladungen täglich erreicht hat. Sie glaubte die Voranschläge der Einnahme nicht weiter beanstanden zu sollen, während sie zugleich die großen Prinzipienfragen betreffend die Bauausführungen, den Betrieb, den Erfolg der Verstaatlichung und die Rentabilitätsberechnung vorläufig von ihrer Diskussion ausschloß und dasselbe Verfahren auch dem Hause empfiehlt, da auf die einzelnen Positionen für dieses Jahr ein Einfluß doch nicht mehr ausgeübt werden kann.

Abg. Büchtemann bedauert diese Enthaltsamkeit der Kommission umsomehr, als der Etat in diesem Jahre durch die Verstaatlichung undurchsichtiger geworden und ein Vergleich mit früheren Jahren durch den Zutritt der neuen Staatsbahnen und die abweichende Buchführung erschwert ist, die sich mit der der Privatbahnen nichts weniger als deckt. Für dieses Mal ist diese Wirkung natürlich in den Kauf zu nehmen, in Zukunft wird hoffentlich die weitere Spezialisirung des Etats eintreten. Zunächst fragt es sich, ob die Erwartungen der Regierung in Betreff der Verstaatlichung, wie sie die Denkschrift ausgesprochen hat, schon jetzt zahlenmäßig nachweisbar in Erfüllung gegangen sind und ob ein Schluß auf die Besserung der wirthschaftlichen Lage zulässig sei. Der Ueberschuß von 3½ Millionen für 1881/82 erfüllt jene Hoffnungen nur in geringem Grade, wenn ihre Realisirung überhaupt zu erwarten ist. Die Denkschrift, sagte der Abg. Berger etwas euphemistisch, färbt das Staatsbahnsystem schön. Ich glaube überhaupt nicht an die Möglichkeit der Erfüllung der Zusicherungen in Bezug auf die Vereinfachung des Betriebs und die relativ geringe Erhöhung des Ueberschusses um 3½ Millionen beweist, daß irgend eine wesentliche Aenderung nicht eingetreten ist, zunächst nicht bei den alten Staatsbahnen, obwohl das Netz selbst sich in den letzten Jahren so gewaltig ausgedehnt hat. Den Maßstab für das Urtheil liefert der letzte feststehende Eisenbahnetat von 1879–80. Der Minister veranschlagt die Mehreinnahmen pro 1879–80 bereits auf 10 Millionen, in diese Ziffer ist aber der Antheil des Staats an einigen Privatbahnen (ca. 2 Millionen) und der Erlös aus der Veräußerung von Materialien und aus höheren Wagenmiethen (ebenfalls ca. 2 Millionen) mit hineingeworfen, so daß in Wirklichkeit nur ein Mehrüberschuß von 6 Millionen, nicht 10, aus der Verwaltung der alten Staatsbahnen bleibt, also etwas mehr als 7000 Mark pro Kilometer, was nicht als eine Erhöhung der Einnahmen betrachtet werden kann. Dabei war das Netz in jenem Jahre um ungefähr 750 Kilometer erweitert worden. In Wirklichkeit bleiben die Einnahmen 1879/80 um ungefähr 13 Millionen hinter dem Etat zurück. In den ersten 7 Monaten des folgenden Jahres hat das alte Staatsbahnnetz nach einer Aeußerung des Ministers in der Kommission eine Mehreinnahme von 2,800,000 Mark bei einer Erweiterung um 200 Kilometer. Die Staatsbahnen durchschneiden alle Theile der Monarchie, aber nur bei der Direktion in Frankfurt a. M. ist eine Steigerung der Einnahmen hervorgetreten, es kann also von einer Erhöhung der Erwerbsthätigkeit nur als von einer vereinzelten Erscheinung die Rede sein, und es müßte erst eine allgemeine Besserung der wirthschaftlichen Lage eintreten, wenn für das alte Staatsbahnnetz, dessen Einnahmen für das laufende Jahr um 6 Millionen geringer als 1879–80 angenommen sind, die Erwartungen, die die Staatsregierung bei ihrem Etat ausgesprochen hat, sich erfüllen sollen. Etwas anders stellt sich die Sache bei den verstaatlichten Bahnen: da ist allerdings eine Erhöhung der Einnahmen eingetreten, welche Denen, die im Eisenbahnwesen Bescheid wissen, bereits am Schluß des Jahres 1879 bekannt war. Mit der Uebernahme durch den Staat hat sie nichts zu thun, und wenn die früheren Verwaltungen trotz der ihnen bekannten Mehreinnahme sich damals entschlossen haben, ihre Bahnen zu einem relativ niedrigen Zinssatz zu veräußern, so war der Grund im Wesentlichen der, daß statt eines schwankenden Ertrages eine feste Rente angeboten wurde, und, wie hier schon öfter zur Sprache gekommen ist, das Interesse der Börse, an dem Kurse der Aktien zu verdienen, namentlich maßgebend gewesen ist. Aber der Minister berechnete sich am 13. November unter Hinzunahme der Rheinischen Bahn eine Mehreinnahme von 8,260,000 Mark gegenüber dem früheren Anschlage, die Denkschrift dagegen eine von 5,284,000 Mark unter Abrechnung dessen, was dem Staate auch sonst an Superdividende und Eisenbahnabgaben zugeflossen wäre. Auch diese Summe ist nicht ganz zutreffend; denn wenn die verstaatlichten Eisenbahnen, solche Mehreinnahmen auf ihrem Konto gehabt hätten, würden sie eine höhere Dividende, Superdividende und Eisenbahnabgabe an den Staat zu zahlen gehabt haben. Indessen ist anzuerkennen, daß zur Zeit die Resultate fiskalisch durchaus günstige sind und ich am wenigsten werde das bestreiten; für das laufende Jahr ist provisorisch eine Mehreinnahme von ca. 7 Mill. angenommen und eine höhere wird definitiv erwartet. Dabei kommt aber in Betracht, daß im Anfang d. J. namentlich die Köln-Mindener und die Rheinische Bahn einen außerordentlichen Verkehr durch den plötzlichen Aufschwung des Verkehrs in Eisen und Kohle gehabt haben. Aber der letzte Monat ergiebt bereits, daß diese Bahnen mit einer Mindereinnahme gegenüber dem Verkehr zu kämpfen gehabt haben. Das Resultat der ersten 9 Monate darf also nicht auf das ganze Jahr bezogen werden. Unzweifelhaft wird jeder Verkehrsaufschwung, den wir ja alle erhoffen, die Einnahmen erheblich steigern, und Niemand auf dieser (der linken) Seite des Hauses bestreitet, daß schließlich Mehreinnahmen eintreten können; aber jeder Fachmann weiß, daß sie schwankend sind und zurückgehen können, daß die Ausgaben wesentlich wachsen können, und daß in Folge dessen das Betriebsergebniß ein in hohem Grade unsicheres ist, selbst wenn wir uns in aufsteigender Periode befinden. In den Jahren 1873 und 1874 absorbirte die Erhöhung der Ausgaben einen großen Theil der immense gestiegenen Einnahmen. Wenn ich also frage, welchen Einfluß die Verstaatlichung der Eisenbahnen auf die Gesammtwirthschaft des Staates gehabt hat, so kann ich allerdings nur aus dem geringen Ueberschuß konstantiren, daß die Verbesserungen und Vereinfachungen im Betrieb relativ sehr gering gewesen sind. Die Ausgaben bei der allgemeinen Verwaltung sind selbst bei denjenigen Geschäften, die in erster Linie durch die Verstaatlichung der Bahnen verringert werden sollen, gestiegen; eine Verringerung ist nur bei den sächlichen Kosten eingetreten. Was den Personenverkehr betrifft, so ist zwar in einzelnen Zügen eine Veränderung eingetreten, dieselbe ist aber außerordentlich gering. Was das Tarifwesen für den Güterverkehr betrifft, so liegt es auf der Hand, daß bei einer erheblichen Erhöhung der Tarife der Verkehr, bei einer bedeutenden Herabsetzung das finanzielle Interesse des Staates geschädigt wird, Wir haben deshalb in der Budgetkommission gefragt, ob die Regierung ihre Absichten bezüglich der Reform der Tarife nicht zur Einsicht vorlegen wollte. Sie hat darauf erklärt, daß die Verhandlungen darüber noch nicht abgeschlossen seien, daß indessen nicht beabsichtigt werde, eine wesentliche Reform, sondern nur eine außerordentliche Vereinfachung der Tarife vorzunehmen. Da man sich darüber erst mit dem Finanzminister ins Einvernehmen setzen müsse, so werde es nicht möglich sein, noch in dieser Session dem Landtage von den Absichten der Regierung Kenntniß zu geben. Im Wesentlichen wird sich hiernach wohl die Aufgabe der Staatsverwaltung darauf beschränken, die Differential- und Ausnahmetarife radikal zu beseitigen. Bekanntlich hat sie bereits einen Ausgleichtarif für die Ostbahn herausgegeben, der namentlich wegen der Getreidetarifsätze in Betracht kommt. Wie steht es nun mit diesen Frachtsätzen? Unser gewöhnlicher Frachtsatz beträgt 4,5 Markpfennige pro Tonne und Kilometer; von Eydtkuhnen beträgt derselbe noch heute 3 Pfennige und von Thorn 3,5 Pfennige. Diese Sätze sind gar nicht geändert worden, und es ist mir deshalb unverständlich, wie der landwirthschaftliche Minister behaupten konnte, daß die Landwirthschaft durch die Verstaatlichung in eine wesentlich andere Situation gekommen sei. Die Differentialtarife bleiben überall da, wo es das fiskalische Interesse erfordert, und ich für meine Person stehe auch auf dem Standpunkt, daß sie für das Land nützlich sind. Die Herren von der Rechten sind jedoch anderer Ansicht, und ich möchte sie deshalb darauf aufmerksam machen, daß sie in dieser Hinsicht durch die Verstaatlichung nichts erreicht haben. Ich habe nur auf den Tarif der Ostbahn Bezug genommen, weil derselbe bereits besteht. Wenn die Tarife für den Westen nach denjenigen Grundsätzen umgerechnet werden würden, die für die Ostbahn angenommen sind, so würden die Verhältnisse für die Landwirthschaft nur noch schwieriger werden und insbesondere die hannoversche Landwirthschaft wurde um mindestens 1½ Millionen Mark jährlich geschädigt werden, die sie mehr zu tragen hätte. Aehnlich liegt die Sache mit den Transporten von den Seehäfen nach Frankfurt a. M. Es sind für diese Transporte überseeischer Rohprodukte von jeher billige Tarife gewährt werden, um diese Produkte, namentlich Baumwolle, nach dem Süden transportiren zu können, wo eine bedeutende Baumwollenindustrie vorhanden ist. Wenn gleichmäßige Tarife angenommen werden sollten, so würden nach meiner Schätzung die Produkte um etwa 500,000 Mark vertheuert werden, und um diesen Betrag würde die Industrie belastet zu Gunsten der Gleichmäßigkeit und Stabilität der Tarife. Den möglichen Einnahmeerhöhungen stehen sehr bedeutende Ermäßigungen gegenüber, und diese werden wahrscheinlich gerade so nutzlos sein, wie umgekehrt die Erhöhungen für die Industrie schädlich sind. Solche Ermäßigungen müssen bei Köln-Minden, Magdeburg-Halberstadt, Potsdam-Magdeburg und der Direktion in Frankfurt a. M. eintreten. Sie mögen durch die Erhöhungen ausgeglichen werden, so daß der Fiskus nichts merkt; aber die wirthschaftlichen Folgen der Einheit der Tarife werden schwerwiegend sein. Wohin ich blicke, überall Zusicherungen in Bezug auf Betrieb und Verkehr; der Minister betont immer wieder, daß die Maßregeln zum Segen des Landes gereichen werden. Aber bis zu ihrer Wirksamkeit ist noch ein weiter Schritt und der Weg über den Fiskus schwächt ihre Wirkung zu Gunsten der wirthschaftlichen Verhältnisse ab. Als der Minister gestern dieselben Versicherungen in Bezug auf das Sekundärbahnnetz wiederholte, daß die Verstaatlichung sichtlich zum Segen des Landes gereiche und den Ausbau des Staatsbahnnetzes ermögliche, schenkte die Rechte seinen Worten Beifall; wenn Sie aber die Sache bei Licht besehen: welche Mittel sind es, aus denen das Staatsbahnnetz erweitert wird? Doch nur die Ueberschüsse aus der früheren Privatbahn-Verwaltung, und wenn Sie dasselbe jetzt aus Staatsmitteln machen wollen, so bleibt nichts anderes übrig, als neue Anleihen aufzunehmen. Ich denke, im Ganzen hätte hier das Privatbahnwesen wieder einmal zum Wohle des Landes gereicht. Dafür, daß die Verstaatlichung auch bei den Ausgaben mit relativ geringem Erfolge gearbeitet hat, behalte ich mir den Nachweis vor. (Lebhafter Beifall links.)

Abg. v. Zedlitz (Berlin): Die Berathung der Denkschrift wird Gelegenheit geben, des Näheren auf die Ausführungen des Vorredners einzugehen. Eines muß ich aber hervorheben. Er hat vor Allem übersehen, daß die Verstaatlichung nicht sofort finanziell wirksam sein könne; diese Maßnahmen werden erst mit der Länge der Zeit zu ihrer vollen Wirksamkeit gelangen. Wenn jetzt bereits eine Vermehrung der Ueberschüsse um mehr als 3½ Millionen eingetreten ist, so weist die Verstaatlichung doch auf eine wesentliche Verbesserung in den finanziellen Ergebnissen hin. Warum haben die Privatbahnen die im vorigen Jahre bewilligten Sekundärbahnen nicht gebaut? In Wirklichkeit hat sich doch erst seit dem Uebergange der Privatbahnen auf den Staat die Möglichkeit des Ausbaues von Sekundärbahnen geboten. Bei seiner ungünstigen Beurtheilung des Jahres 1879/80 hat der Vorredner übersehen, daß jene Bahnen einen großen Theil des Jahres hindurch nicht in Betrieb waren, ferner, daß dieselben meistentheils Meliorationsbahnen waren. Was die angeblich geringere Rentabilität der alten Staatsbahnen gegen die verstaatlichten Bahnen betrifft, so ist nicht zu übersehen, daß jene nicht das ganze Gebiet der Monarchie gleichmäßig umfassen, daß deren Schwerpunkt im Osten liegt, daß hier eine schlechte Ernte gewesen ist. Dagegen liegen die verstaatlichten Bahnen der Mehrzahl nach im Westen, wo die Industrie ihren Schwerpunkt hat, ein größerer Verkehr vorhanden ist. Daraus, daß der Schwerpunkt der Besserung im Westen liegt, kann man mit Recht den Schluß ziehen, daß Bergwerk, Industrie und alle die Momente des Verkehrslebens, die für die Hebung der wirthschaftlichen Verhältnisse entscheidend sind, im Laufe des Jahres sich wesentlich gebessert haben. Die bei der ersten Lesung in die Debatte geschleuderte Bemerkung, daß die Einnahmen viel zu hoch eingestellt seien, hat sich in der Kommission als jeder thatsächlichen Bemerkung entbehrend herausgestellt.

Abg. Rickert: Es ist eigenthümlich, daß der Herr Vorredner uns einen Vorwurf daraus macht, daß wir nicht im Anschluß an die Reden bei der ersten Lesung des Etats Anträge auf Ermäßigung der Einnahmen der Eisenbahnen gestellt haben. Herr v. Zedlitz ist doch lange genug im Parlament, um zu wissen, daß es parlamentarischer Usus ist, bei der Veranschlagung der Einnahmen der Staatsregierung die Verantwortung auch dann zu überlassen, wenn man die Unterlagen für die Veranschlagung nicht für richtig hält. Jedenfalls werde man eine solche Veränderung auch in den Ausnahmefällen nur dann vornehmen können, wenn die Staatsregierung nicht widerspreche. Etwas ganz anderes ist es, die einzelnen Veranschlagungen zu prüfen, um ein Gesammtbild der Finanzlage zu erhalten. Was die Erneuerungsfonds anbetrifft, so giebt ja die Regierung selbst in ihrer Berechnung im Etat zu, daß die Erneuernngen thatsächlich um 8 Mill. Mark hinter der erforderlichen Rücklage zurückbleiben. (Abg. v. Zedlitz: Das hat ja Herr v. Benda gesagt.) Die Budgetkommission hat über den Punkt verhandelt, das scheint Herr v. Zedlitz nicht zu wissen. (Oho! rechts.) Die Herren, die mir zurufen, sind wohl auch bei den Verhandlungen der Kommission nicht gewesen. Was die Einnahmeveranschlagungen betrifft, so hat darüber eine lange Verhandlung stattgefunden, in welcher von einigen Seiten geltend gemacht wurde, daß die Einnahmen wohl zu hoch veranschlagt waren. Die Monatsübersicht pro Oktober weise einen Rückgang in den Einnahmen auf. Herr von Zedlitz beruft sich auf die bessere Lage der Bergwerke, der Industrie 2c. In der Kommission ist aber allseitig anerkannt, daß die stärkere Kohlenförderung und Kohlentransport noch nicht ohne Weiteres für bessere Industrieverhältnisse spreche. Die Eisenindustrie sei nur mit 25–30 pCt. der Kohlenförderung betheiligt. Wenn Herr v. Zedlitz selbst wird zugeben müssen, daß auch früher stets eine Kritik der Einnahmeanschläge ohne Stellung von entsprechenden Anträgen stattgefunden hat und zwar auf allen Seiten des Hauses, wozu dann der Vorwurf? Haben wir denn ein Interesse daran, die Lage des Landes schlechter darzustellen, als sie ist? Wenn man dieser Seite links solche Tendenzen zuschiebt, dann muß die sachliche Diskussion in den Hintergrund treten. Wissen wir nicht, wie Sie in die Wahlen gegangen sind? Man will sie jetzt dabei festhalten, wenn Sie nun jetzt mit leeren Händen kommen. (Unruhe.) Was haben Sie nicht versprochen auf dem Gebiet der Steuerpolitik, der Tarifpolitik, namentlich den Landwirthen gegenüber, die billiger

fahren würden ꝛc.? In dem streng sachlichen Vortrage des Herrn Kollegen Büchtemann war doch gewiß keine tendenziöse Darstellung. Auf diese sachlichen Ausführungen hatte Herr v. Zedlitz kein Wort der Erwiderung. (Sehr richtig! links.) Statt dessen legt er uns Tendenzen unter, von denen gar nicht die Rede ist. Das ist keine sachliche, das ist tendenziöse Diskussion (Oho! rechts), widerlegen Sie lieber die Ziffern und Thatsachen des Herrn Büchtemann. Herr v. Zedlitz meint, wir möchten mit der Erfüllung der Versprechungen noch warten, das gehe nicht so schnell. Wir sind ja bereit zum Warten. Man provozire uns nur nicht fortwährend dadurch, daß man hier immer sagt, die neue Wirthschaftspolitik habe die Erwerbsverhältnisse des Landes und die finanzielle Lage so sehr gebessert. Daß die Eisenbahneinnahmen den tiefsten Stand hatten, hat Herr Hobrecht bereits als Finanzminister erklärt und wir haben dem zugestimmt. Daß es dem Herrn Minister Maybach gelingen würde, in den ersten Jahren Ueberschüsse bei den verstaatlichten Bahnen zu erzielen, habe ich wiederholt schon früher zugestanden. Wenn Herr v. Zedlitz hervorhebt, daß erst der Staat Sekundärbahnen baue, so liegt das darin, daß die Privatbahnen es nicht wagten und jetzt nicht wagen, weil ihre Lage eine so unsichere ist und sie nicht wissen, ob der Staat sie nicht baldigst noch aufsaugt. Ueberall haben die wirthschaftlichen Experimente Unsicherheit gebracht. (Beifall links.)

Reg.-Komm. Geh. Rath Rapmund: Wenn es sich um den Nachweis einer Verkehrssteigerung handelt, muß der Istetat von 1878/79 in Vergleich gezogen werden. Der Abg. Büchtemann hat unter Berücksichtigung dieses Umstandes darauf hingewiesen, das nur eine Mehreinnahme von pr. pr. 6 Millionen stattgefunden habe. Schon der Abg. v. Zedlitz hat auf bie Erheblichkeit dieses Betrages hingewiesen, der umsoweniger zu unterschätzen ist, als neue Bahnstrecken eröffnet sind, deren geringe Frequenz von vornherein feststand. Bezüglich des Jahres 1880/81 hat die Regierung an die Kommission die Mittheilung darüber ergehen lassen, wie sich die Einnahmen der alten Staatsbahnen nach der Verstaatlichung stellen. Danach betrugen die Mehreinnahmen bis ult. September 5,604,000 Mk., die aus den verstaatlichten Bahnen 7,685,000 Mk., zusammen also über 13 Mill. Mk. Rickert hat auf einen angeblich in der letzten Zeit eingetretenen Rückgang hingewiesen, speziell darauf, daß im Oktober 800,000 Mk. weniger vereinnahmt seien. Es wird zur Abschwächung seiner Besorgnisse vielleicht beitragen, wenn ich mittheile, daß im Monat November die Einnahmen aus den verstaatlichten Bahnen immer 1 Million mehr betragen haben als im Vorjahr. (Hört!) Wenn man in Betracht zieht, daß im nächsten Jahre mehrere neue Strecken eröffnet werden, z. B. die Berliner Stadtbahn, die Linie Sangerhausen-Erfurt, so wird man die Regierung nicht der Unvorsichtigkeit bei Aufstellung des Etats zeihen.

Reg.-Komm. Geh. Rath Fleck: Bei der Herbeiführung einer gleichmäßigen Regelung des Tarifwesens wird sie nothwendige Ausnahme- und Differenzialtarife nicht außer Acht lassen. Das Beispiel bezüglich der Ostbahn zeigt, wie schonend die Regierung den Interessen der Landwirthschaft entgegengetreten ist. Die hier eingeführte Tarifskala dient keineswegs dem russischen Getreideimport, sondern lediglich dem inneren Getreideverkehr. Aehnlich liegt es im Westen. Die Regierung wird die Ausnahmetarife stets auf deren inneren Werth prüfen. Die in dem Zwischenverkehr zwischen Rheinland, Westfalen und den nordeutschen Häfen in Kraft befindlichen Tarife dienen vorzugsweise dem Export unserer Industrie.

Minister Maybach: Ich habe im vorigen Jahre und früher wiederholt betont, daß wir die Früchte des Staatsbahnsystems nicht sofort ernten würden. Eine dezennienlange Entwickelung unseres Eisenbahnwesens hat künstliche Zustände geschaffen, die noch einwirken, und erst nach und nach beseitigt werden können. Wir haben Ihnen im vorigen Jahre die beabsichtigten Maßregeln zur Verbesserung unseres Eisenbahnwesens im Allgemeinen klargestellt und, wie ich mich überzeugt habe, nicht zu viel versprochen. Ich glaube, die Erwartungen werden noch übertroffen werden, allein das ist nicht von heute zu morgen möglich. Seit dem 1. Februar resp. 1. April haben wir erst die Bahnen; ihre verschiedensten Einrichtungen müssen wir erst den neuen Bedürfnissen akkomodiren und die Hindernisse, welche in dem Verhältnisse der Bahnen unter sich bestehen, beseitigen. Erst nach einigen Jahren, wenn die einen solchen Verkehr entsprechende Gleichförmigkeit der Einrichtungen durchgeführt sein wird, werden wir die vollen Früchte dieser großen Maßregel ernten. Ich bestreite absolut, daß wir irgend welche unerfüllbare Versprechungen gemacht hätten. Ich glaube, ich bin auch Fachmann genug, und habe eine längere Erfahrung für mich, als vielleicht irgend Jemand in der deutschen Eisenbahnverwaltung, um sagen zu können, daß die ergriffenen Maßregeln zum Heile des Landes gereichen werden. (Sehr wahr! rechts.) Ich werde im Einzelnen nachweisen, daß die von der andern Seite versuchte Verminderung der Hoffnungen unberechtigt ist. Der Mehrüberschuß beträgt faktisch mehr als die 3½ Millionen des Etats. Wir haben die Zinsgarantien der pommerschen und anderer Bahnen als Belastung der Staatsbahnen übernommen, während sie sonst aus einem andern Titel zu leisten waren. Das macht eine Differenz von über 1 Million. Ferner werden die Bestände der verstaatlichten Bahnen, welche sonst bei Bankiers untergebracht waren, an die Staatskassen abgeliefert; dadurch entgeht der Eisenbahnverwaltung ein Zinsgewinn von 1,800,000 Mk., welchen jetzt die Staatskasse zieht. Ferner haben wir einen Zinsgewinn aus den Beständen der verstaatlichten Bahnen von 3½ Millionen. Die Amortisation der Prioritäten, die wir ja auch aus den Erträgen fortsetzen, beläuft sich auf nahezu 6 Millionen. Nach den Ergebnissen der ersten 11 Monate dieses Jahres ist nicht zu besorgen, daß wir die angesetzten Summen nicht erreichen. Wir werden für das Jahr 1880/81 einen erheblich größeren Ueberschuß haben als bisher angenommen ist, etwa 11 Millionen Mk. — Um dem Lokalverkehr entgegenzukommen, haben wir 2027 Zugkilometer mehr eingeführt. Die Herren aus Pommern, Rheinland, Westfalen und Hannover werden mir bezeugen, daß wir den örtlichen Bedürfnissen nach Kräften entgegengekommen sind, wir betrachten das nach wie vor als unsere Hauptaufgabe. Daß wir die Sekundärbahnen aus den überkommenen Beständen bauen, ist doch eine ganz vortreffliche Anlage dieser Bestände. Diese Bahnen dienen dem Interesse bestimmter Gegenden. Ich habe auch schon früher gesagt, daß es aus demselben Grunde ganz ausgezeichnet war, aus den Milliarden Bahnen zu bauen, obgleich man wußte, daß sie zunächst nicht rentiren würden. Auf die Erneuerungen will ich heute nicht eingehen; ich hoffe Sie später zu überzeugen, daß die Staatseisenbahnverwaltung hinter dem wirklichen Bedarf nicht zurückgeblieben ist. Wir werden neue Linien zum Theil mit den Beständen der alten montiren können, wir werden aber Wagen infolge des Anwachsens des Verkehrs anschaffen müssen. Wenn Sie uns nöthigen könnten, noch Lokomotiven für Vollbahnen anzuschaffen, ich wüßte nicht, wie wir sie verwenden sollten, wir müßten neue Schuppen bauen, um sie einzustellen. (Heiterkeit.) Herr Rickert glaubt, auch die Privatbahnen würden sich dem Sekundärbahnbau zuwenden, wenn nicht das Damoklesschwert der Verstaatlichung über ihnen schwebe. Die Berlin-Anhalter Bahn habe noch solche Projekte in der Tasche. Mir ist davon nichts bekannt. Mit Ausnahme der Oberschlesischen, Bergisch-Märkischen und Rechte-Oderufer-Eisenbahn werden wohl keine Privatbahnen in der Lage sein, den Sekundärbahnbau zu fördern. Ich bitte also das Hohe Haus, der Staatsregierung beizustehen, wenn sie unerfüllbare Erwartungen zurückweisen muß, daß es aber auf dem Gebiete der öffentlichen Wohlfahrt alle diejenigen Einrichtungen der Verwaltung billigt, die dem Lande von Nutzen sind. Ich weise darauf wiederholt hin, daß wir die gesammten Staatsschulden mit dem Ueberschuß unserer Eisenbahnen decken; Domänen und Forsten brauchen dazu nicht in Anspruch genommen zu werden. So ist es jetzt, und ich hoffe, daß es in Zukunft noch besser sein wird. (Beifall rechts.)

Abg. v. Wedell-Malchow: Wir halten die Frage der Tarife und der zweiten Stückgutklasse der Besprechung für sehr werth, wollen aber warten, bis der Bericht der Budgetkommission zwischen der zweiten und dritten Lesung vorliegt. Die Einnahmen werden der Veranschlagung entsprechen. Gegenüber dem Schwanken der Mehreinnahmen haben wir die finanziellen Garantien verlangt; ich fürchte aber, daß gerade der Abg. Büchtemann und seine Partei den verlangten Maßregeln widersprechen werden. Unregelmäßigkeiten im Betriebe habe ich auf meinen Reisen bei den vom Staat verwalteten Eisenbahnen nicht bemerkt. Der Tarif der Ostbahn mit fallender Skala steht der Aufhebung der Differentialtarife nicht entgegen. Wir wollen nur die Differentialtarife beseitigen, die den fremden Import begünstigen, nicht die zu Gunsten unseres Exports. Aber auch die letzteren sollen nicht einzelnen Orten oder Personen, sondern immer der ganzen Linie zu Gute kommen. Wir glauben mit dem Staatseisenbahnsystem einen nützlichen Schritt zur wirthschaftlichen Entwickelung des Landes gethan zu haben.

Abg. Büchtemann: Ich halte die Kluft zwischen dem Staatsbahnsystem und dem Wohl des Landes für unüberbrückbar. Deshalb bin ich auch in den Staatsdienst nicht übergetreten. Ob die Maßregel segensreich gewesen, wird man immer an zwei Punkten prüfen müssen, den Lokalbahnen und den Tarifen. Bezüglich der Differentialtarife steht die Eisenbahnverwaltung mit sich selbst im Widerspruch. Der Reichskanzler will konsequent nur einheitliche und stabile Tarife; wenn man aber überall im wirthschaftlichen oder fiskalischen Interesse Ausnahmen zuläßt, so kommt das dem früheren System der Privatbahnen gleich. Differentialtarife, welche nur das Ausland begünstigen, giebt es überhaupt nicht, der Vortheil liegt immer auf beiden Seiten. Beim Getreide kommen dieselben natürlich Rußland und Oesterreich zu Gute, da sie darin mehr zu uns importiren, als wir zu ihnen. Dagegen kommen die Differentialtarife für Eisen, Stahl, Baumwollwaaren ꝛc. unserem Export zu Gute. Die Tarife für russisches Getreide nach Rheinland und Westfalen sind aber jetzt zum Theil noch niedriger geworden, die Differentialtarife haben also nicht die Konkurrenz des ausländischen Getreides gemacht, noch unsere Landwirthschaft geschädigt. Ich erwarte nicht so bestimmt, daß die Einnahmen der verstaatlichten Bahnen sich noch verbessern werden. Nach der von der Regierung gegebenen Berechnung verzinsen sich die Staatsbahnen jetzt mit 4,38 Prozent. Ziehen Sie davon eine Amortisation mit ½ Prozent ab, so sind wir thatsächlich nicht in der Lage, unser Anlagekapital zu verzinsen. Wenn der Minister immer nur den faktischen Bestand der Staatsschuld in Rechnung zieht, der durch die von unserer Armee in Frankreich erworbenen Summen wesentlich vermindert ist, so giebt das kein richtiges Bild von der Rentabilität der Eisenbahnen. Die Regierung rechnet sich das ganze Extraordinarium zu Gute, darunter eine Menge reiner Ergänzungsbauten, welche die meisten Privatbahnen immer aus dem Betriebe bezahlt haben. (Beifall links.)

Minister Maybach: Die Rentabilitäts-Berechnung, welche 4,38 Prozent ergiebt, betrifft das ganze buchmäßige Kapital, z. B. auch die im militärischen Interesse, für Stromregulirungen ꝛc. verausgabten hohen Summen. Die Rente des zinspflichtigen Kapitals würde viel größer sein, nach einer mir vorliegenden Berechnung 8 Prozent. Aber fragen Sie denn bei der Telegraphie, der Post, den Chausseen nach der Rentabilität? Die Staats-Eisenbahnen dürfen aus diesem Gesichtspunkt nicht beurtheilt werden; sie haben eine andere Aufgabe als die Privatbahnen. Wir werden noch manche unrentable Ausgabe zum Wohle des Landes machen müssen. Die Frage der Rentabilität hat für den Etat gar keinen Werth. (Beifall rechts.)

Abg. Cremer: Es ist mir ein Fall bekannt geworden, in welchem die jetzt verstaatlichten Eisenbahnen die 6 Prozent Rente, welche sie den Aktionären geben müssen, in Abzug gebracht haben von ihrem steuerpflichtigen Einkommen, so daß beispielsweise die Steuern sich von 28,000 M. auf 14,000 M. verringert haben. Dies Verfahren widerspricht den Bestimmungen des Gesetzes über die Verstaatlichung der Eisenbahnen, nach welchem es vorläufig beim Alten bleiben soll bis zur anderweitigen gesetzlichen Regelung. Dies Verfahren ist besonders bei der bedrängten Lage der meisten Kommunen von prinzipieller Bedeutung und nicht geeignet, die neu eingeführten Maßregeln in besonders günstigem Lichte erscheinen zu lassen. Hoffentlich ist dies nur ein vereinzelter Fall und ich frage die Regierung, wie sie sich dazu stellt?

Regierungskommissar Brefeld: Sollte dieser Fall vorgekommen sein, so ist es unrichtiger Weise geschehen. Die Regierung hat die Absicht, treu und gewissenhaft die Veranlagung der Steuer durchzuführen.

Die Einnahmen werden bewilligt. Bei den dauernden Ausgaben bemerkt zunächst der Referent v. Tiedemann, daß die Staatsregierung ihr früheres Prinzig bezüglich der Beamten geändert habe und beabsichtige, die höheren Beamten der übernommenen Privatbahnen im nächsten Jahre als etatsmäßige, mit ihren bisherigen Kompetenzen in den Staatsdienst zu nehmen.

Abg. Koehler fragt die Regierung, in welcher Weise dieselben in den Staatsdienst einrangirt werden sollen?

Regierungskommissar Brefeld erwidert, daß die Grundsätze darüber in der Denkschrift niedergelegt seien, wonach die Beamten derjenigen Kategorie einrangirt werden sollen, welche im Staatsdienste ihre Geschäfte wahrnehmen.

Abg. Kalle: Den Ausführungen des Abg. v. Zedlitz gegenüber muß ich bei meinen Aeußerungen, die ich vor der ersten Berathung in einer Fraktionsverhandlung gemacht habe, stehen bleiben. Es handelte sich um die Kosten der Erneuerung und Unterhaltung des Oberbaues und der Betriebsmittel. Die Erklärungen der Kommissarien in dieser Hinsicht wurden, wie es scheint, im Allgemeinen in der Kommission akzeptirt; wenigstens habe ich in den Protokollen der Kommission das Gegentheil nicht gefunden; dieselben gingen dahin, daß die dafür ausgesetzten Beträge deshalb so gering seien, weil Anfang der 70er Jahre über den Bedarf hinaus angeschafft sei. Ja, dies ist doch nur deshalb geschehen, weil während des Krieges das Fahrmaterial in bedeutender Weise abgenutzt ist und der Verkehr sich bedeutend gesteigert hat. Diese Deduktion beweist also nichts. Der Artikel, der unter meinem Namen in den Zeitungen erschien, hat jetzt, also nach Monaten, in der „Nordd. Allg. Ztg.“ eine Erwiderung gefunden, offenbar geschrieben, um noch im letzten Moment Eindruck auf das Haus zu machen. Ich werde in demselben in unwürdiger Weise angegriffen. Eine solche Sprache gegenüber einem Abgeordneten, der seine Pflicht thut, überlasse ich Ihrem Ermessen zur Beurtheilung. Allerdings ist der Verkehr seitdem zurückgegangen, aber die Neubeschaffung entspricht doch schon Jahre lang nicht mehr der Abnutzung. Warum sind denn die Neubeschaffungen in den früheren Etats nicht so gering gewesen, wie jetzt? Im vorigen Jahre waren es 14 Lokomotiven, jetzt — nach der Verstaatlichung der Privatbahnen — 19, während es nach dem Verhältniß des Bahnbestandes 25 sein müßten. Im vorigen Jahre waren die Einstellungen schon sehr gering. Wenn auf die Dauer eine solche Einstellung stattfindet, die nicht blos weit hinter der Abnutzung zurückbleibt, sondern auch weit hinter der Zahl der ausrangirten Lokomotiven, so muß der Moment eintreten, wo wir nicht mehr über einen gewöhnlichen Fuhrpark verfügen. Schon jetzt ist dieser Moment gekommen. Die magdeburger Kaufmannschaft beklagt sich wiederholt beim Handelsminister über das Fehlen disponibler Güterwagen bei der magdeburger Direktion. Zugleich wird eine allgemeine Vermehrung der Güterwagen um wenigstens 5000 Stück für dringend geboten erachtet. Ich habe am Schluß des erwähnten Artikels gesagt, daß durch diese übermäßige Sparsamkeit bei Neubeschaffung von Betriebsmaterial man bald dazu kommen kann, Lokomotiven zu benutzen, die nicht mehr ganz den an sie gestellten Ansprüchen genügen. Kurz nach der Lektüre der Aufklärung über den Unfall bei Courl kam ich auf die Idee, daß bei dem vor längerer Zeit statthabten Unfall in Blumenberg ähnliche Gründe mitgewirkt haben möchten. Den offiziell angegebenen Grund des courler Unglücksfalles bildet die Benutzung einer Güterzuglokomotive. Wegen der blumenberger Affaire, bei der ich und Kollege Baurschmidt persönlich betheiligt waren, stellte man Erhebungen an, und es hat sich ergeben, daß die Gründe in dem Zusammenwirken mehrerer kleiner Umstände lägen, die Schienen waren nicht in der bei Stahlschienen gewöhnlichen Höhe, die Kiefernschwellen waren mangelhaft und wahrscheinlich fuhr der Zug mit unzulässiger Geschwindigkeit. Der größere Theil des Publikums sucht aber, glaube ich, nach anderen Gründen. Nach der courler Affaire hörte ich auf Befragen, daß jenen Zug eine Lokomotive mit der Namensbezeichnung „Inn“ gefahren hätte; ob diese für Schnellzüge ungeeignet ist, weiß ich nicht, sie ist eine ziemlich schwere, hat 2 Axen vor der Feuerbuxe, die dritte unter dieser, nicht, wie bei Schnellzugslokomotiven gewöhnlich, dahinter. In der Reparaturwerkstätte ergab sich, daß die Räder nicht weit von der zulässigen Grenze des Ausgefahrenseins entfernt waren. Ich muß mich darüber wundern, daß, wenn dies Alles richtig ist, die Behörde eine solche Maschine in einen Schnellzug einstellte; dem Herrn Minister ist diese Thatsache, glaube ich, unbekannt, ich bitte ihn, sich danach zu erkundigen. Ich bitte den Herrn Minister noch einmal, darüber Erhebungen eintreten zu lassen und nach Neujahr auf diese Frage zurückzukommen.

Regierungs-Kommissar Ministerial-Direktor Schneider: Ich muß die Behauptungen des Vorredners als unbegründet zurückweisen. Im Gegentheil. es ist in den letzten Jahren, wo wir einen großen Ueberfluß an Lokomotiven hatten, eine Ausrangirung derselben in der Weise vorgegangen, daß sogar solche Lokomotiven ausrangirt sind, welche unter sonstigen Verhältnissen noch gebraucht werden würden. Richtig ist es, daß bei dem Eisenbahnunfall bei Courl eine nicht geeignete Maschine zur Verwendung gekommen ist. In solchem Falle ist aber eine Vorschrift gegeben, daß diese Lokomotive nur mit der ihr vorgeschriebenen Geschwindigkeit fahren soll. Was den Unfall bei Blumenberg betrifft, so ist das zulässige Maß der Geschwindigkeit nicht überschritten worden. Die Gründe desselben haben sich leider nicht vollständig aufklären lassen. Bezüglich der Wagen, von welchen der Vorredner gesprochen hat, kann ich konstatiren, daß gegenwärtig ein Ueberfluß an solchen Wagen vorhanden ist.

Abg. Kalle: Der Herr Regierungskommissar hat eingestanden, daß das Unglück wesentlich herbeigeführt sei durch die Benutzung einer Güterzuglokomotive und er meint, es sei hauptsächlich dadurch gekommen, daß diese die zulässige Geschwindigkeit überschritten habe. Es fehlt aber dem Lokomotivführer die Möglichkeit, die Geschwindigkeit zu kontrolliren. Bezüglich der bei Blumenberg benutzten Maschine ist konstatirt, daß die Räder abgedreht waren und daß dabei bis an die Grenze des Zulässigen gegangen ist; eine solche Maschine sollte zu Schnellzügen nicht verwendet werden, denn nach dem Reglement sollen nur gute Betriebsmittel dazu verwendet werden.

Abg. Wehr hält die Einrichtung und Reservirung besonderer Dienstcoupés für einen Mißstand, unter dem das reisende Publikum zu leiden habe. Er bitte, daß dieselben bei herrschendem Andrange dem Publikum geöffnet würden. Ein zweiter Uebelstand ist der, daß die Coupés nicht eher aufgemacht werden, als bis ein anderes Coupé voll ist. Auch hier bitte er den Minister, Abhülfe zu schaffen.

Minister Maybach: Der erste Gegenstand der Beschwerde ist mir nicht bekannt. Ich werde nachforschen und Abhülfe eintreten lassen. Was die Klage wegen Ueberfüllung der Coupés betrifft, so besteht eine bestimmte Instruktion dahin, daß eine solche Ueberfüllung nicht stattfinden soll. In der heißen Jahreszeit dürfen die Coupés erster Klasse mit nicht mehr als 4, die zweiter Klasse mit nicht mehr als 6 Personen besetzt werden.

Abg. Rickert wünscht, daß die Einrichtung getroffen würde, daß man sich die Coupés, die man benutzen will, selbst auswählen könne; für unterwegs Einsteigende müßten besondere Coupés bereit gehalten werden.

Abg. Berger: Ich habe den Eisenbahnbeamten gegenüber stets folgendes Verfahren mit Erfolg beobachtet. Der frühere Handelsminister v. d. Heydt hatte im Jahre 1865 eine Verfügung erlassen, die an Energie nichts zu wünschen übrig ließ. Diese Verfügung trug ich stets bei mir und wenn ein Eisenbahnbeamter nicht in der gehörigen Weise verfuhr, hielt ich ihm dieselbe vor die Augen. Das war immer von durchschlagendem Erfolg begleitet. (Heiterkeit.) Ich empfehle den Herren, sich die heutige Erklärung des Ministers aus dem stenographischen Bericht auszuschneiden und es ebenso zu machen. (Heiterkeit.)

Abg. Götting weist auf die traurige Lage der Hilfsweichenwärter hin, die blos diätarisch beschäftigt seien und bei 12stündiger Tagesarbeit 1,70 Mk. täglich verdienten; dennoch müßten dieselben genau denselben Dienst verrichten, wie die eigentlichen Weichenwärter, und ihr Beruf erfordere genau dieselbe Arbeitskraft und Aufmerksamkeit. Bei dem geringen Verdienst seien sie nothwendig auf Nebenbeschäftigung angewiesen. Er empfehle dem Minister dringend die Fürsorge für diese Beamten.

Im Uebrigen wird der Eisenbahnetat nach den Beschlüssen der Kommission erledigt.

Schluß 3½ Uhr. Nächste Sitzung Sonnabend, 11 Uhr. (Kleinere Vorlagen.)

---

6. Sitzung des Herrenhauses.

Am Ministertische: Dr. Lucius, Dr. Friedberg und mehrere Kommissarien.

Der Präsident schlägt vor, da mit dem Schluß der heutigen Sitzung das Haus seine Arbeiten auf längere Zeit unterbrechen werde, schon jetzt die Niedersetzung einer Kommission von 15 Mitgliedern zu beschließen, welche den Gesetzentwurf über die oberschlesische Nothstandsanleihe berathen soll, sobald derselbe vom Abgeordnetenhause erledigt sein wird. Das Haus tritt diesem Vorschlage bei.

Auf der Tagesordnung steht zunächst die Schlußabstimmung über das Pfandleihegesetz. Auf den Antrag des Grafen zur Lippe beschließt das Haus, den § 10 der Vorlage, nach welchem verfallene Werthpapiere nicht öffentlich versteigert, sondern freihändig zum Tagescourse verkauft werden sollen in der Fassung der Kommission wieder herzustellen, so daß der freihändige Verkauf nur dann eintreten soll, wenn in der Auktion der Tagescours nicht erreicht wird.

Mit dieser Modifikation wird der Gesetzentwurf angenommen.

Es folgt der Bericht der Agrar-Kommission über eine Petition aus Hessen, betreffend die Abänderung der Verordnung vom 13. Mai 1867 wegen Ablösung von Waldservituten. Der Referent von Simpson-Georgenburg schlägt vor, über die Petition zur Tagesordnung überzugehen; das Haus tritt diesem Antrag ohne Debatte bei.

Schluß 1¾ Uhr. Nächste Sitzung unbestimmt.

Briefe und Zeitungsberichte.

☾ **Berlin**, 17. Dezember. [Der Reichsetat und der Steuer-Erlaß. Die Budgetberathung.] Durch die aus der gestrigen Bundesraths-Sitzung heute bekannt gewordenen abschließenden Zahlen des Entwurfes des Reichsetats hat sich bewahrheitet, daß für das Steuer-Erlaß-Projekt die Unmöglichkeit, darüber im Abgeordnetenhause vor Weihnachten Beschluß zu fassen, verhängnißvoll werden würde. Die Zahlen des Reichsetats zeigen in doppelter Weise die Unzulässigkeit des Erlasses. Zunächst durch die Ansetzung der Matrikularbeiträge Preußens mit 54 Millionen Mark gegen rund 39 Millionen des Etatsentwurfes des Ministers Bitter; die hier nunmehr amtlich konstatirte Differenz von 15 Millionen Mark ist größer, als der angeblich zum Steuer-Erlaß disponible Betrag (14 Millionen). Dazu kommt aber noch, daß auch in dem sogenannten Extraordinarium des Militäretats, welches durch eine Anleihe im Betrage von 38 Millionen gedeckt werden soll, Ausgaben enthalten sind, die man zwar als „einmalige“

zeichnen kann, weil sie nicht genau so in jedem Jahre wiederkehren, deren „außerordentlicher" Charakter aber sehr zweifelhaft ist. Es sind zum Theil die einmaligen Kosten für die auf Grund der Militärgesetz-Novelle erfolgende Neubildung von Truppentheilen, also für die Bewaffnung, die Uniformen 2c. „Nach streng finanziellen Grundsätzen", um mit Herrn Bitter zu sprechen, dürfte man solche Ausgaben für Zwecke, welche keineswegs produktiv sind, nicht durch eine Anleihe decken, besonders wenn man erwägt, daß die konsequente Steigerung des Militäretats regelmäßig zum Theil auf „einmaligen" Ausgaben beruht. Also eigentlich müßten die Matrikularbeiträge noch stärker, als um 15 Millionen M. für Preußen erhöht werden. Indeß schon diese Steigerung genügt, um, wie heute auch von konservativer und klerikaler Seite zugegeben wurde, die Position der Regierung und der Freunde des Steuererlasses wesentlich zu erschweren. Wie die erstere sich nunmehr entscheiden wird, darüber soll noch keine definitive Verständigung herbeigeführt sein. — Die Spezialberathung des Budgets ist bis auf die für die Bilanzirung maßgebenden Posten zu Ende gebracht — mit Hilfe einer Eilfertigkeit der Verhandlung über den Eisenbahnetat, welche um so mehr überraschen mußte, je mehr vorher allseitig von der Nothwendigkeit gesprochen worden war, diesen zum ersten Mal in seiner neuen Form vorliegenden Etat besonders eingehend zu prüfen. Da die Kommission behufs der Beschleunigung keinen schriftlichen Bericht erstattet hatte, so war außer ihren Mitgliedern kaum jemand unter den Abgeordneten bei der Plenarberathung ausreichend informirt. Was die Etatsberathung im Ganzen betrifft, so sind selten am Voranschlage der Regierung so geringe Veränderungen vorgenommen worden, wie diesmal; offenbar war, um eine möglichst große Summe zum Steuererlaß disponibel erscheinen zu lassen, allen Ressorts aufgegeben worden, die größte Einschränkung walten zu lassen, so daß das Abgeordnetenhaus nicht nur äußerst wenig zu streichen fand, sondern lieber, hätte nicht der bekannte konstitutionelle Grundsatz entgegengestanden, hie und da etwas zugesetzt hätte. Erklärungen wie die, daß die Finanzlage die Bewilligung eines als nothwendig anerkannten Zuschusses von ein paar tausend Mark für eine Fortbildungsschule nicht gestatte, wurden wiederholt am Ministertisch abgegeben.

Telegraphische Nachrichten.

Stuttgart, 17. Dezember. Die Beerdigung des verstorbenen Gesandten v. Spitzemberg hat heute Vormittag 10 Uhr hier stattgefunden; sämmtliche Minister wohnten der Beerdigungsfeier bei; der König war durch den Prinzen Wilhelm vertreten. Der katholische Stadtpfarrer Zimmerle hielt die Leichenrede.

München, 17. Dezember. Der Verwaltungsgerichtshof hat in seiner heutigen Urtheilspublikation die Gemeindeumlagenpflicht der Reichsbanknebenstelle zu Würzburg verneint: es sind demnach die bezüglichen Beschwerden des würzburger Magistrats, unter Belastung desselben mit den Kosten, als unbegründet zurückgewiesen worden.

Nürnberg, 17. Dezember. Eines der ältesten deutschen Blätter, der hier erscheinende „Korrespondent von und für Deutschland", zeigt nunmehr an, daß er vom 1. Januar k. J. ab in das Eigenthum eines Konsortiums übergehe und seinen altbewährten guten Ruf zu erhalten bestrebt sein werde.

Wien, 17. Dezbr. Nach einer Meldung der „Politischen Korresp." aus Rom hätte der Gedanke der Lösung der griechischen Frage durch ein europäisches Schiedsgericht in den letzten Tagen insofern an Konsistenz gewonnen, als er gegenwärtig den Gegenstand von Erwägungen der Kabinete bilde. Die französische Regierung wäre vom britischen Kabinet für die Schiedsgerichtsidee gewonnen worden und hätte die Diskussion der Möglichkeit und Zweckmäßigkeit derselben gegenwärtig bei den Kabineten angeregt.

Pest, 16. Dezember. Der Journalmeldung gegenüber, daß der Finanzminister demnächst gezwungen sein werde, zur Deckung des Bedarfs von 1881 eine Kredit-Operation von 51 Millionen zu machen und 38 Millionen durch den Verkauf von Staatsgütern zu beschaffen, wird von der „Ungarischen Post" der ziffermäßige Nachweis geführt, daß der pro 1881 mittelst einer Kredit-Operation zu deckende Betrag höchstens 28 Millionen und der Bau der Pest-Semliner Bahn pro 1881 höchstens 5 Millionen erfordern werde und daß die zu verkaufenden Staatsgüter einen Betrag von 5 Millionen nicht überschreiten würden.

Paris, 17. Dezember. Die Gerüchte von der Konzentrirung französischer Truppen an der tunesischen Grenze werden von der „Agence Havas" für unbegründet erklärt.

London, 16. Dezember. Bei der Parlamentswahl in Kendal wurde der Kandidat der Liberalen, Cropper, mit 953 Stimmen gewählt, der konservative Gegenkandidat erhielt 653 Stimmen.

London, 17. Dezbr. Nach dem gestrigen Kabinetsrathe hat sich der Staatssekretär des Auswärtigen, Granville, nach Walmer, und der Generalsekretär für Irland, Forster, nach Dublin zurückbegeben. Glastone kehrte heute nach Havarden zurück.

London, 17. Dezember. Die „Pallmall Gazette" erklärt die Meldung des „Daily Telegraph", daß das Kabinet die Proklamirung des Standrechts in den unruhigen Bezirken Irlands in Erwägung gezogen habe, für durchaus unbegründet. — Nach einem Telegramm aus Parsonstown in Irland (Leinster, Grafschaft Louth) ist daselbst der Befehl eingegangen, militärische Nachtpatrouillen einzurichten, bis in dem Distrikte die Ruhe wiederhergestellt sei. — Aus Killarney wird gemeldet, daß 300 auf den Gütern des Earl von Kenmore beschäftigte ländliche Arbeiter entlassen wurden, weil die Pächter sich weigerten, den gewöhnlichen Arbeitslohn zu bezahlen.

Petersburg, 16. Dezbr. Der englische Botschafter, Lord Dufferin, ist heute Abend hier wieder eingetroffen.

Petersburg, 17. Dezember. Durch kaiserlichen Ukas an den Senat ist die Emittirung von zehn neuen Serien Reichsschatzscheinen Nr. 258 bis Nr. 267, gleichzeitig aber die im Jahre 1881 zu bewirkende Amortisirung der zehn Serien Reichsschatzscheine Nr. 186 bis 195 angeordnet worden.

Petersburg, 17. Dezember. Der Großherzog von Oldenburg hat heute die Rückreise nach Deutschland angetreten.

Cettinje, 17. Dezember. Der Fürst von Montenegro hat den Großmächten anläßlich der glücklichen Lösung der Dulcignofrage seinen Dank ausgesprochen.

Verantwortlicher Redakteur H. Bauer in Posen. — Für den Inhalt der folgenden Mittheilungen und Inserate übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.

Meteorologische Beobachtungen zu Posen im Dezember 1880.

Datum Stunde	Barometer auf 0 Gr. reduz. in mm 82 m Seehöhe	Wind.	Wetter.	Temp. i. Celf. Grad.
17. Nachm. 2	752,4	W schwach	bedeckt [1]	— 2,2
17. Abnds. 10	753,6	SO schwach	bedeckt	— 2,8
18. Morgs. 6	753,1	O mäßig	bedeckt	— 2,5

[1]) Schnee, Niederschlagshöhe: 6,4 mm.
Am 17. Wärme-Maximum — 0°,9 Celf.
" " Wärme-Minimum — 4°,1 "

Wetterbericht vom 17. Dezember, 8 Uhr Morgens.

Ort.	Barom. a. 0 Gr. nachd. Meeresniv. reduz. in mm.	Wind.	Wetter.	Temp. i. Celf. Grad.
Mullaghmore	759	SSW 2	wolkenlos	—1
Aberdeen	757	NW 4	heiter	3
Christiansund				
Kopenhagen	756	W 2	Nebel	—3
Stockholm	750	WSW 2	bedeckt	—8
Haparanda	746	NO 2	bedeckt	—19
Petersburg				
Moskau	748	S 1	Schnee	—8
Cork Queenst.	758	N 4	heiter [1])	3
Brest	750	still	heiter [2])	8
Helder	756	still	wolkenlos	0
Sylt	757	NW 1	bedeckt	—1
Hamburg	759	still	wolkig [3])	—5
Swinemünde	758	SW 3	halb bed. [4])	—6
Neufahrwasser	756	W 2	heiter	—5
Memel	753	SO 2	Nebel [5])	—5
Paris	754	SSO 1	bedeckt	1
Münster	758	O 2	bedeckt [6])	—0
Karlsruhe	756	S 2	bedeckt	1
Wiesbaden	756	SSW 1	bedeckt [7])	6
München	758	SO 2	bedeckt	4
Leipzig	758	NO 1	bedeckt [8])	—1
Berlin	758	N 1	bedeckt [9])	—1
Wien	757	W 4	halb bed.	9
Breslau	757	NNW 4	bedeckt [10])	—1
Ile d'Aix	—			
Nizza	759	NNW 3	Dunst	10
Triest	760	still	Nebel	9

[1]) Seegang mäßig. [2]) Grobe See. [3]) Neblig, [4]) Gestern und Nachts Schnee. [5]) Abends leichter Schneefall, früh starker Nebel. [6]) Gestern Regen. [7]) Nachts etwas Regen. [8]) Nachts etwas Regen und Schnee. [9]) Gestern Regen. [10]) Nachts Regen.

Skala für die Windstärke:
1 = leiser Zug, 2 = leicht, 3 = schwach, 4 = mäßig, 5 = frisch, 6 = stark, 7 = steif, 8 = stürmisch, 9 = Sturm, 10 = starker Sturm, 11 = heftiger Sturm, 12 = Orkan.

Anmerkung: Die Stationen sind in 4 Gruppen geordnet: 1. Nordeuropa, 2. Küstenzone von Irland bis Ostpreußen, 3. Mittel-Europa südlich dieser Zone, 4. Südeuropa. — Innerhalb jeder Gruppe ist die Richtung von West nach Ost eingehalten.

Uebersicht der Witterung.
An Stelle der beiden Depressionen, welche gestern über Norddeutschland lagen, ist relativ hoher Luftdruck mit kaltem, im Westen und Osten vielfach heiterem Wetter getreten. Wegen der gleichmäßigen Luftdruck-Vertheilung herrschen über Zentral-Europa überall leichte Winde aus variabler Richtung. Ueber der Südhälfte Deutschlands, wo der Luftdruck etwas niedriger ist, als in der Umgebung, dauert die milde trübe Witterung noch fort. Am Kanal sind seit gestern beträchtliche Niederschläge gefallen.

Deutsche Seewarte.

Wasserstand der Warthe.

Posen, am 16. Dezember Mittags 2,46 Meter.
" " 17. " " 2.62 "

Telegraphische Börsenberichte.

Fonds-Course.

Frankfurt a. M., 17. Dezember. (Schluß-Course.) Günstig.
Lond. Wechsel 20,425. Parser do. 80,60. Wiener do. 171,70. K.-M.-St.-A. 148⅛. Rheinische do. 159¼. Hess. Ludwigsb. 96⅜. K.-M.-Pr.-Anth. 130. Reichsanl. 100. Reichsbank 146¾. Darmstb. 153⅞. Meininger B. 97⅛. Oest.-ung. Bk. 705 00. Kreditaktien*) 247⅛. Silberrente 63⅛ Papierrente 62¾. Goldrente 75⅛. Ung. Goldrente 94⅝. 1860er Loose 123. 1864er Loose 308,00. Ung. Staatsl. 214,00. do. Ostb.-Obl. II. 85¼. Böhm. Westbahn 214⅛. Elisabethb. 174¾. Nordwestb. 163⅜. Galizier 241¾. Franzosen*) 240½. Lombarden*) 83⅝. Italiener —. 1877er Russen 92⅝. 1880er Russen 71$\frac{13}{16}$. II. Orientanl. 58⅛. Zentr.-Pacific 111⅜. Diskonto-Kommandit ——. Elbthalbahn —.
Nach Schluß der Börse: Kreditaktien 247¾. Franzosen 240¾, Galizier ——, ungar. Goldrente —, II. Orientanleihe —, 1860er Loose —, III. Orientanleihe —, Lombarden —, Schweizer. Zentralbahn —, Mainz-Ludwigshafen —, 1877er Russen —, Böhm. Westb. —.
*) per medio resp. per ultimo.

Frankfurt a. M., 17. Dezember. Effekten-Sozietät. Kreditienakt. 247, Franzosen ——, Lombarden —, 1860er Loose —, Galizier 241, österreich. Goldrente —, ungarische Goldrente 94⅝, II. Orientanleihe —, österr. Silberrente —, Papierrente —, III. Orientanl. — 77er Russen —. Meininger Bank —. Ziemlich fest.

Wien, 17. Dezember. (Schluß-Course.) Bankpapiere behauptet, Anglo-Aktien lebhaft und steigend, Bahnen und Renten fest.
Papierrente 73,10. Silberrente 73,90. Oesterr. Goldrente 87,65. Ungarische Goldrente 110,60. 1854er Loose 123,50. 1860er Loose 131,50. 1864er Loose 172,25. Kreditloose 183,50. Ungar. Prämienl. 107,90. Kreditaktien 288,50. Franzosen 280,25. Lombarden 97,00. Galizier 281,50. Kasch.-Oderb. 132.00. Pardubitzer 138,50. Nordwestbahn 190,20. Elisabethbahn 203,00. Nordbahn 2485,00. Oesterreich-ungar. Bank —,—. Türk. Loose —,—. Unionbank 114,75. Anglo-Austr. 132,60. Wiener Bankverein 141,25. Ungar. Kredit 265,25. Deutsche Plätze 57,55. Londoner Wechsel —,—. Pariser do. 46,45. Amsterdamer do. 96,90. Napoleons 9,36. Dukaten 5,58. Silber 100,00. Marknoten 58,12½. Russische Banknoten 1,20¾. Lemberg-Czernowitz 171,50. Kronpr.-Rudolf 166,00. Franz-Josef 179,70.
4½prozent. ungar. Bodenkredit-Pfandbriefe 92,50, Elbthal 232,25.
Nach Schluß der Börse: Anglo-Austria —,—.

Wien, 17. Dezember. Abendbörse. Kreditaktien 288,60, Franzosen 280,50, Galizier 281,50, Anglo-Austr. 133,25, Papierrente 73,10, ung. Goldrente 110,67½, Lombarden 97,50, österr. Goldrente 87,60. Marknoten 58,10, Napoleons 9,36, 1864er Loose —, österr.-ungar. Bank —,—. Elbthalbahn —,—. Ermattet.

Petersburg, 16. Dezember. Wechsel auf London 24$\frac{17}{32}$, II. Orient-Anleihe 90⅝. III. Orientanleihe 90⅝.

Paris, 17. Dezember. (Schluß-Course.) Fest.
3 proz. amortisirb. Rente 87,45, 3proz. Rente 85,00, Anleihe de 1872 119,42½, Italienische 5 proz. Rente 88,20, Oesterr. Goldrente 75⅛. Ungar. Goldrente 97. Russen de 1877 97. Franzosen 610 00, Lombardische Eisenbahn-Aktien 212,50, Lomb. Prioritäten 276,00, Türken de 1865 12,80, 6proz. rumänische Rente —.
Credit mobilier 668,00, Spanier exter. 21$\frac{7}{16}$, do. inter. 20½, Suezkanal-Aktien —, Banque ottomane 559,00, Societe gen. 608,00, Credit foncier 1447,00, Egypter 356,00, Banque de Paris 1171,00, Banque d'escompte 827,00, Banque hypothecaire 612,00, III. Orientanleihe 58$\frac{15}{16}$, Türkenloose 41.50. Londoner Wechsel 25,33, 5 proz. Rumänische Anleihe —,—. Panama-Aktien —,—.

Florenz, 17. Dezbr. 5 pCt. Italienische Rente 90,80, Gold 20,70.

London, 16. Dezbr. Consols 98$\frac{9}{16}$, Italienische 5proz. Rente 87, Lombarden 8⅜, 3prozent. Lombarden alte —, 3prozent. do. neue —, 5proz. Russen de 1871 89¼, 5proz. Russen de 1872 88¾, 5proz. Russen de 1873 88⅜, 5proz. Türken de 1865 12½, 5proz. fundirte Amerikaner 104¼, Oesterr. Silberrente —, do. Papierrente —, Ungarische Goldrente 95, Oesterr. Goldrente 74½, Spanier 21¼, Egypter 69.
Preuß. 4prozent. Consols 100⅛, 4proz. bair. Anleihe 99⅞, Türken —,—, 1873er Russen —. Ruhig.
Wechselnotirungen: Deutsche Plätze 20,64. Wien 12,05. Paris 25,57, Petersburg 23¾.
Platzdiskont 3 pCt.
Aus der Bank flossen heute 97,000 Pfd. Sterl.

Newyork, 16. Dezbr. (Schlußkurse.) Wechsel auf London in Gold 4 D. 77¾ C. Wechsel auf Paris 5,26¼. 5pCt. fund. Anleihe 101⅛, 4pCt. fundirte Anleihe von 1877 113¼, Erie-Bahn 47⅛, Central-Pacific 114⅞, Newyork Centralbahn 14¾, Chicago-Eisenbahn 139¾.

Produkten-Course.

Köln, 17. Dezember. (Getreidemarkt.) Weizen hiesiger loco 22,00 fremder loco 22,00, pr. März 21,80, pr. Mai 21,80. Roggen loco 21,50, pr. März 20,10, pr. Mai 19,85. Hafer loco 15,00. Rüböl loco 30,00, pr. Mai 29,30.

Hamburg, 17. Dezember. (Getreidemarkt.) Weizen loko unv., auf Termine ruh. Roggen loko unv., vorliegende Termine flau. Weizen per Dezember 210 Br., 209 Gd., per April-Mai 211 Br., 210 Gd. Roggen per Dezember 194 Br., 193 Gd., per April-Mai 193 Br., 192 Gd. Hafer und Gerste unveränd. Rüböl ruhig, loko 55½, per Mai 55½. Spiritus ruh., per Dezember 47¾ Br., per Dezember-Januar — Br., per Januar-Februar 47¾ Br., pr. Februar-März 47¾ Br., pr. April-Mai 47¾ Br. Kaffee fest, Umsatz 2000 Sack. Petroleum befest., Standard white loko 9,20 Br., 9,00 Gd., per Dezember 9,10 Gd., per Januar-März 8,20 Gd. — Wetter: Schön.

Bremen, 17. Dezbr. Petroleum. (Schlußbericht.) fest, Standard white loko 9,10 bez., per Januar-März 9,20 bez., pr. August-Dezbr. 10,00 Br.

Pest, 17. Dezember (Produktenmarkt.) Weizen loko unveränd., auf Termine unbelebt, pr. Frühj. 11,63 Gd., 11,65 Br., pr. Herbst —. Hafer pr. Frühjahr 6,27 Gd., 6,32 Br. Mais per Mai-Juni 6,08 Gd., 6,10 Br. Kohlraps 12⅝. — Wetter: Schön.

Paris, 17. Dezember. Produktenmarkt. (Schlußbericht.) Weizen ruh., pr. Dezemb. 28,75, pr. Januar 28,25, pr. Januar-April 28,10. pr. März-Juni 28,00. Roggen fest, per Dezbr. 22,25, per März-Juni 22,25. Mehl ruh., pr. Dezember 63,25, pr. Januar 61,50, pr. Januar-April 60,50, pr. März-Juni 59,50. Rüböl ruh., per Dezember 72,75, per Januar 73,50, pr. Januar-April 74,25, pr. Mai-August 75,00. Spiritus fest, per Dezember 61,00, per Januar 61,50, per Januar-April 61,75, pr. Mai-August 61,00. — Wetter: Schön.

Paris, 17. Dezember. Rohzucker 88° loco behpt., 55,50. Weißer Zucker steig., Nr. 3 per 100 Klgr. per Dezember 63,80, per Januar 64,25, pr. Januar-April 65,00.

Petersburg, 17. Dezbr. Produktenmarkt. Talg loco 53,00, per August 57,00. Weizen loko 18,00. Roggen loko 14,00. Hafer loko 5,70, Talg loko —,—. Hanf loko 32,50. Leinsaat (9 Pud) loko 17,00. — Wetter: Frost.

London, 17. Dezember. Getreidemarkt (Schlußbericht). Fremde Zufuhren seit letztem Montag: Weizen 57,790, Gerste 13,610, Hafer 43,230 Qrts.
Fremder Weizen etwas besser, angekommene Ladungen träge, Hafer ¼ sh. theurer, andere Getreidearten matt.

London, 17. Dezember. Havannazucker Nr. 12 23½. Matt.

London, 17. Dez. An der Küste angeboten 17 Weizenladungen. — Wetter: ——.

Amsterdam, 17. Dezember. Getreidemarkt. (Schlußbericht.) Weizen auf Termine niedriger, per März 295. Roggen loko und auf Termine unverändert, pr. März 238, per Mai 228. Raps loko —, per April 345 Fl. Rüböl loko 32½, pr. Mai 32½, pr. Herbst 33½.

Antwerpen, 17. Dezbr. Getreidemarkt. (Schlußbericht.) Weizen steigend. Roggen flau. Hafer still. Gerste weichend.

Antwerpen, 17. Dezbr. Petroleummarkt. (Schußbericht.) Raffinirtes, Type weiß, loko 25 bez. und Br., per Dezember — bez. — Br., per Januar 25 Br., per Januar-März 23¾ Br. Ruhig.

Glasgow, 17. Dezember. Roheisen. (Schluß.) Mixed numbers warrants 51 sh. 7½ d.

Manchester, 17. Dezember. 12r Water Armitage 8, 12er Water Taylor 8¾, 20r Water Micholls 9¼, 30r Water Gidlow 10, 30r Water Clayton 10½, 40r Mule Mayoll 11, 40r Medio Wilkinson 11¾, 36r Warpcops Qualität Rowland 10⅝, 40r Duble Weston 11½, 60r Duble Weston 14, Printers $\frac{16}{16}$ $\frac{34}{50}$ 8½ pfd. 98. Fest.

Bradford, 16. Dezember. Wolle fester, wollene Garne und wollene Stoffe matt.

Newyork, 16. Dezember. Waarenbericht. Baumwolle in Newyork 12, do. in New-Orleans 11⅝. Petroleum in Newyork 9½ Gd., do. in Philadelphia 9½ Gd., rohes Petroleum 6¼, do. Pipe line Certificats — D. 91 C. Mehl 4 D. 75 C. Rother Winterweizen 1 D 20 C. Mais (old mixed) 59 C. Zucker (Fair refining Muscovados) 7$\frac{9}{16}$. Kaffee (Rio-) 12⅛. Schmalz (Marke Wilcox) 9⅛, do. Fairbanks 9⅛. do. Rohe & Brothers 9. Speck (short clear) 7½ C. Getreidefracht 5.

Breslau, 17. Dezember. (Amtlicher Produkten-Börsen-Bericht.)
Kleesaat: rothe, ruhig, nur hochfeine Qualitäten beliebt, alt ordinär 20—25, mittel 26—30, fein 31—36, neu ordinär —, mittel 36—38, fein 40—42, hochfein 43—46, weiße matt nur feine Qualitäten gefragt, ordin. 30—40, mittel 41—55, fein 56—65, hochfein 70—75. — Roggen: (per 2000 Pfund.) niedriger. Gekündigt — Ctr. Abgelaufene Kündig.-Scheine —, per Dez. 208 Gd, per Dez.-Januar 201 Gd., per Jan.-Februar 201 Gd., per April-Mai 199 bez. u. Br., per Mai-Juni 199 bez. — Weizen: Gekündigt — Ctr., per Dezember 204 Br., per April-Mai 209 Br. — Petroleum, per 100 Kilogram. loko und per Dezember 34,50 Br., 34,00 Gd. — Hafer: Gekündigt — Ctr., per Dez. 134 Br., per April-Mai 141,50 bez., per Mai-Juni — bez. — Raps, Gekündigt — Ctr., per Dez. 247 Br., 245 Gd. — Rüböl matt. Gekünd. — Ctr. Loco 55,00 Br., per Dezember 53,75 Br., per Dez.-Jan. 53,75 Br., per Januar-Februar 54,25 Br., per April-Mai 53,75 Br., per Mai-Juni 54,50 Br. — Spiritus fest. Gekündigt 10,000 Liter, per Dezember und per Dezember-Januar 53,30 Gd., per April-Mai 55,20 bez., per Mai-Juni 56,00 Br., per Juni-Juli 56,50 Gd.
— Zink ohne Umsatz.

Die Börsen-Commission.

Produkten-Börse.

Berlin, 17. Dezember. Wind: SO. Wetter: Finster.

Weizen per 1000 Kilo loko 183—235 M. nach Qualität gefordert, f. weißer Uckerm. — M. ab Bahn bez., gelber — M. ger. weißb. Polnischer — M. ab Bahn bezahlt, per Dezember 203¼ M. bezahlt, per Dezember-Januar — bez., per April-Mai 209—209¼ bez., Mai-Juni 209½—210 bez., per Juni-Juli —,— bz. Gekündigt 1000 Ztr. Regulirungspreis 203 M. — **Roggen** per 1000 Kilo loko 205—216 M. nach Qualität gef., russischer — ab Kahn bez., inländischer 205—213 ab Bahn bez., bedeckt. — M. ab Kahn bez., polnischer m. etw. Geruch — M. ab Kahn bez. per Dezember 209¾—211¾ bez., per Dezember-Januar 208¾—206½—207 bezahlt, Januar-Februar — bez., per April-Mai 199—199¾ bezahlt, Mai-Juni 193¾—194¾ bez., Juni-Juli 186¾—187 bez. Gekündigt 12000 Ztr. Regulirungspreis 211 M. — **Gerste** per 1000 Kilo loko 142—168 nach Qualität gefordert. — **Hafer** per 1000 Kilo loko 145—200 nach Qualität gefordert, russischer 148—154 bezahlt, ost- und westpreußischer 148—154 bezahlt, pommerscher und mecklenburgischer 152 bis 153 M. bez., schlesischer 149—154 bez., böhmischer 149—154 bez., per Dezember 149 M., Dezember-Januar — bez., April-Mai 151 Br. Mai-Juni 151½ Mark. Gekündigt — Zentner. Regulirungspreis — Mark. — **Erbsen** per 1000 Kilo Kochwaare 183—215 M., Futterwaare 172—182 M. — **Mais** per 1000 Kilo loko 142—145 M. nom. nach Qualität gef., per Dezember 141 nom., per Januar 143 nom., per April-Mai 133 Mark bz., per Mai-Juni 132 Mark, rumänischer — ab Bahn bez., amerikanischer —,— ab Bahn bez. Gekündigt — Zentner. Regulirungspreis — M. — **Weizenmehl** per 100 Kilogr. brutto 00: 31,00—29,50 M., 0: 29,50 bis 28,50 M., 0/1: 28,50 bis 27,50 M. — **Roggenmehl** inkl. Sack 0: 29,75 bis 28,75 M., 0/1: 28,50—27,50 M., per Dez. 28,20—28,40 bez., Dez.-Jan. 28,20—28,40 bez., pr. Jan.-Febr. 28,20—28,40 bez., Februar-März 28,20—28,40 bez., März-April — bez., April-Mai 28,10 bis 28,30 bez., Mai-Juni 27,65—27,80 bezahlt. Gekündigt — Ztnr. Regulirungspreis —,— M. — **Oelsaat** per 1000 Kilo Winterraps neuer — M. Winterrübsen neuer — M. — **Rüböl** per 100 Kilo loko ohne Faß 55,0 M., flüssig —, mit Faß 55,3 M., per Dezember 55,2 M., per Dezember-Januar 55,2 M., per Januar-Februar 55,3 M., per Februar-März — bez. per März-April — bz., April-Mai 56,7 Br., Mai-Juni 57,0 Mk. — Gekündigt. — Ztr. Regulirungspreis — M. — **Leinöl** per 100 Kilo loko 67,0 Mark. — **Petroleum** per 100 Kilo loko —, per Dezember 28,0—27,0 bezahlt, per Dezember-Januar 28,0—27,9 bezahlt, per Januar-Febr. 28,0—27,9 bez., Febr.-März 28,0—27,9 bez., März-April — M. bz., April-Mai — M. Gekündigt — Ztr. Regulirungspr. — M. — **Spiritus** per 100 Liter loko ohne Faß 55,1—55,0 bez., per Dezember 55,4—55,1 bezahlt, per Dezember-Januar 55,2—55,0 bez., per Januar-Februar 55,2—55,0 bez., per Februar-März —, per März-April — Mark bez., per April-Mai 56,3 bez., per Mai-Juni 56,4 bez., Juni-Juli 57,2 bez. Gekündigt 90,000 Liter. Regulirungspreis 55,2 M. (Berl. Börs.-Ztg.)

Bromberg, 17. Dezember 1880. [Bericht der Handelskammer.]

Weizen: matt, hellbunt 195—202, hochbunt und glasig 202—212, abfall. nach Qualität 170—190 M. — **Roggen**: flau, feiner loco inländischer 195—200, geringer nach Qualität 175—190 M. — **Gerste** nominell, feine Brauw. 160—170, große 150 160 Mark, kleine 135—145 Mark. — **Hafer**: loco 140—155 Mark — **Erbsen**: Kochwaare 180 190 M Futterwaare flau. 150 160 M — **Mais**, **Rübsen**, **Raps**, ohne Handel. — **Spiritus**: pro 100 Liter à 100 pCt. 52,00—52,50 Mark. — **Rubelcours** 206,25 Mark.

Stettin, 17. Dezbr. (An der Börse.) Wetter: Neblig. + 1 Gr. R. Morgens 3 Gr. R. Barometer 28,3. Wind: SW.

Weizen unverändert, per 1000 Kilo loko gelber 200—205 M., weißer 202—210 M., per Dez. — bez., per Frühjahr 206,5—206—207,5 M. bez., per Mai-Juni 208 M. bez. — Roggen wenig verändert, per 1000 Kilo inländischer 198—203 M., Libauer — M., russischer — M., per Dezember 203,5—204 M. bez., per Januar-Februar 202,5 M. bez., per Frühjahr 195—195,5—195 M. bez., per Mai-Juni 191,5 M. Br., 191 M. Gd., per Juni-Juli — M. — Gerste matt, per 1000 Kilo loko geringe 135 bis 145 M., Oderbruch- und Märker 150—156 M., Futter- — M. — Hafer geschäftslos, per 1000 Kilo loko 140 bis 150 M. — Erbsen unverändert, per 1000 Kilo loko Futter- 155—165 M., Koch- 170—180 M. — Mais unverändert, per 1000 Kilo loko 138—144 M. — Winterrübsen matt, per 1000 Kilo loko per April-Mai 253 M. Br. — September-Oktober 258 M. Br. — Rüböl unverändert, per 100 Kilo loko ohne Faß bei Kleinigkeiten flüssiges 55,5 M. Br., per Dezember 53,8 M. Br., per April-Mai 56 M. Br. — Spiritus unverändert, per 10,000 Liter pCt. loko ohne Faß 53,6 M. bez., mit Faß 53,9—53,8 M. bez., Br. und Gd., per Dezember 53,9—53,8 M. bez., Br. und Geld, per Dezember-Jauuar 53,6 M. bez. und Gd., per Frühjahr 55—54,9 Mk. bez., Br. und Gd., per Mai-Juni 55,5 M. bez., Br. und Gd. — Angemeldet: Nichts. — Regulirungspreise: Weizen —. Roggen 204 M., Rüböl 53,5 M., Spiritus 53,9 M. — Petroleum loko 10,3—10,35 M. tr. bez., Kleinigkeiten — M. tr. bez., Regulirungspreis 10,2 M. (Ostsee-Ztg.)

Berlin, 17. Dezember. Die Verstimmung, unter welcher der gestrige Börsenverkehr stark gelitten hatte, war heute fast vollständig geschwunden und es hatte auch für die gestern noch stark gedrückten spekulativen Montan-Papiere eine freundlichere Tendenz Platz gegriffen. Die stark betonten Schattenseiten, welche man in der Bilanz der Dortmunder Union gestern hatte sehen wollen, bildeten heute nicht mehr den Gesprächstoff, die Blanco-Abgaben waren vielmehr auf diesen Gebieten umfangreichen Deckungs-Käufen gewichen und der Verkehr nahm nicht nur für diesen engeren Kreis der Spekulation regere Formen an, sondern der gesammte Verkehr gewann eine Lebhaftigkeit, die in den letzten Tagen vollständig vermißt bleiben mußte. Auch die besonders von Wien abhängigen Papiere wirkten bessere Wiener Notirungen anregend und setzten die österreichischen Creditaktien sogleich bei Beginn des Geschäfts mit einer Erhöhung von einigen Mark ein. Auch im weitern Verlauf des Geschäfts erhöhte sich noch der Cours der Ceditaktien, wogegen Franzosen und Lombarden später etwas nachgeben mußten. Für die österreichischen Eisenbahnaktien zeigte sich gute Kauflust und erhöhten auch ihre Notirungen. Ebenso war für inländische Eisenbahn-Aktien eine sehr günstige Meinung zu konstatiren, namentlich waren Berlin-Dresdener, Thüringer und Preußische Südwestbahn beliebt; Bankaktien und Industriepapiere fanden weniger Beachtung, brachten aber doch eine durchaus feste Haltung zum Ausdruck. In den ausländischen Staatsanleihen belebte sich das Geschäft bei steigenden Coursen. Dagegen verhielten sich die preußischen und anderen deutschen Staatspapiere im Ganzen sehr ruhig. Eisenbahn-Prioritäten wurden mäßig gehandelt. — Per Ultimo notirten: Franzosen 482,50—82—82,50, Lombarden 168,50—168, Kredit-Aktien 496,50—498, Darmstädter Bank 154 bis 54,50, Diskonto 181,25—81,60, Deutsche Bank 150,50—40—90, Dortmunder 86,25—7,40—7,25, Laurahütte 120,60—90—30—90. — Der Schluß war fest.

Fonds- u. Aktien-Börse.

Berlin, den 17. Dezember 1880.

Preußische Fonds- und Geld-Course.

Consol. Anleihe	4½	104,70 bz
do. neue 1876	4	100,00 bz
Staats-Anleihe	4	99,90 bz
Staats-Schuldsch.	3½	98,50 bz
Od.-Deichb.-Obl.	4½	
Berl. Stadt-Obl.	4½	103,60 bz
do. do.	3½	94,50 bz
Schldv. d. B. Kfm.	4½	100,25 bz
Pfandbriefe:		
Berliner	5	108,00 B
do.	4½	103,50 bz
Landsch. Central	4	99,20 bz
Kur- u. Neumärk.	3½	94,90 bz
do. neue	3½	92,50 G
do.	4	100,00 bz
do. neue	4½	
N. Brandbg. Kred.	4	
Ostpreußische	3½	90,00 bz
do.	4	98,60 bz
do.	4½	100,40 bzB
Pommersche	3½	89,60 bz
do.	4	99,40 bzG
do.	4½	101,90 bzG
Posensche, neue	4	99,30 bz
Sächsische	4	99,70 bzG
Schlesische altl.	3½	91,80 bz
do. alte A.	4½	101,60 bzG
do. neue I.	4	100,40 bz
Westpr. rittersch.	3½	90,25 G
do.	4	99,00 G
do.	4½	
do. II. Serie	5	
do. neue	4	
do.	4½	102,10 bz
Rentenbriefe:		
Kur- u. Neumärk.	4	99,75 bz
Pommersche	4	99,60 G
Posensche	4	99,40 B
Preußische	4	99,60 G
Rhein- u. Westfäl.	4	100,00 B
Sächsische	4	100,00 B
Schlesische	4	99,80 bz
20-Frankstücke		
do. 500 Gr.		
Dollars		
Imperials		
do. 500 Gr.		
Engl. Banknoten		
do. einlösb. Leipz.		
Französ. Banknot.		80,65 bz
Oesterr. Banknot.		171,95 bz
do. Silbergulden		170,95 bz
Russ. Noten 100 Rbl		207,75 bz

Deutsche Fonds.

Dtsch. Reichs-Anl.	4	100,10 bz
P.-A. v. 55 a 100 Th.	3½	148,40 bz
Hess. Prsch. a 40 Th.	—	280,30 bz
Bad. Pr.-A. v. 67.	4	134,85 bzG
do. 35 fl. Oblig.	—	175,25 G
Bair. Präm.-Anl.	4	136,30 G
Braunsch. 20 thl.-L.	—	97,90 bz
Brem. Anl. v. 1874	4	99,60 B
Cöln-Md-Pr.-Anl.	3½	130,00 bzG
Dess. St.-Pr.-Anl.	3½	126,20 bz
Goth. Pr.-Pfdbr.	5	119,00 B
do. II Abth.	5	116,70 bz
Hb. Pr.-A. v. 1866	3	185,50 G
Lübecker Pr.-Anl.	3½	182,05 B
Mecklb. Eisenbhanl.	3½	92,40 B
Meininger Loose	—	26,25 bz
do. Pr.-Pfdbr.	4	121,50 bzG
Oldenburger Loose	3	151,50 bz
D.-G.-C.-B-Pf 110	5	106,90 bz
do. do.	4½	103,00 B
Dtsch. Hypoth. unk.	5	
do. do.	4½	101,40 G
Mein. Hyp.-Pf.	4½	101,00 B
Nrdd. Grdkr.-H.-A.	5	99,75 G
do. Hyp.-Pfdbr.	5	

Pomm. H.-B. I. 120	5	104,75 bzG
do. II. IV. 110	5	102,40 bzG
Pomm. III. rkz. 100	5	99,50 B
Pr. B.-C.-H.-Br. rz.	5	107,50 G
do. do. 100	5	102,50 G
do. do. 115	4½	103,25 G
Pr. C.-B.-Pfdbr. kd.	4½	107,00 bzG
do. unk. rückz. 110	5	105,90 bz
do. (1872 u. 74)	4½	
do. (1872 u. 73)	5	
do. (1874)	5	
Pr. Hyp.-A.-B. 120	4½	103,00 B
do. do. 110	5	105,40 bzG
Schles. Bod.-Cred.	5	103,70 bzG
do. do.	4½	103,90 B
Stettiner Nat.-Hyp.	5	100,50 bzG
do. do.	4½	100,50 bzG
Kruppsche Obligat.	5	108,00 bz

Ausländische Fonds.

Amerik. rckz. 1881	6	
do. do. 1885	6	
do. Bds. (fund.)	5	99,70 bz
Norweger Anleihe	4½	
Newyork. Std.-Anl.	6	124,00 B
Oesterr. Goldrente	4	75,20 bz
do. Pap.-Rente	4⅕	62,50 bzG
do. Silber-Rente	4⅕	63,10 bz
do. 250 fl. 1854	4	
do. Cr. 100 fl. 1858	—	
do. Lott.-A. v. 1860	5	123,00 bzG
do. do. v. 1864	—	307,10 bzB
Ungar. Goldrente	6	94,70 bz
do. St.-Eisb.-Akt.	5	
do. Loose	—	214,50 bz
do. Schatzsch. I.	6	
do. do. kleine	6	
do. do. II.	6	
Italienische Rente	5	86,40 bz
do. Tab.-Oblg.	6	
Rumänier	8	
Finnische Loose	—	50,10 B
Russ. Centr.-Bod.	5	79,20 bz
do. Engl. A. 1822	5	
do. do. A. v. 1862	5	88,25 bz
Russ. fund. A. 1870	5	89,70 bz
Russ. cons. A. 1871	5	
do. do. 1872	5	
do. do. 1873	5	
do. do. 1877	5	92,80 bz
do. do. 1880	4	71,80 bz
do. Boden-Credit	5	81,70 bz
do. Pr.-A. v. 1864	5	144,10 bz
do. do. v. 1866	5	140,80 G
do. 5. A. Stiegl.	5	60,50 bz
do. 6. do. do.	5	85,90 bz
do. Pol. Sch.-Obl.	4	
do. do. kleine	4	
Poln. Pfdbr. III. E.	5	63,30 bz
do. do.	4	
do. Liquidat.	4	55,70 bz
Türk. Anl. v. 1865	5	12,60 bz
do. do. v. 1869	6	
do. Loose vollgez.	3	32,00 bzG

*) Wechsel-Course.

Amsterd. 100 fl. 8 T.	
do. 100 fl. 2 M.	
London 1 Lstr. 8 T.	
do. do. 3 M.	
Paris 100 Fr. 8 T.	
Blg. Bkpl. 100 F. 8 T.	
do. do. 100 F. 2 M.	
Wien öst. Währ. 8 T.	171,85 bz
Wien. öst. Währ. 2 M.	171,00 bz
Petersb. 100 R. 3 W.	206,90 bz
do. 100 R. 3 M.	204,75 bz
Warschau 100 R. 8 T.	207,20 bz

*) Zinsfuß der Reichs-Bank für Wechsel 4, für Lombard 5 pCt., Bankdiskonto in Amsterdam 3, Bremen —, Brüssel 3, Frankfurt a. M. 4½, Hamburg —, Leipzig —, London 3, Paris 3½, Petersburg 6, Wien 4 pCt.

Bank- u. Kredit-Aktien.

Badische Bank	4	108,25 G
Bk. f. Rheinl. u. Westf.	4	38,00 G
Bk. f. Sprit- u. Pr.-H.	4	48,25 bz
Berl. Handels-Ges.	4	103,40 bzG
do. Kassen-Verein.	4	171,50 B
Breslauer Disk.-Bk.	4	96,75 bzB
Centralbk. f. B.	4	4,90 B
Centralbk. f. J. u. H.		
Coburger Credit-B.	4	89,00 bzB
Cöln. Wechslerbank	4	96,75 bz
Danziger Privatb.	4	112,40 B
Darmstädter Bank	4	154,40 bzG
do. Zettelbank	4	107,00 bzB
Dessauer Creditb.	4	90,00 bzG
do. Landesbank	4	117,75 bz
Deutsche Bank	4	151,00 bzB
do. Genossensch.	4	118,75 G
do. Hyp.-Bank.	4	90,00 bzG
do. Reichsbank.	4½	147,00 bzG
Disconto-Comm.	4	181,50 bz
Geraer Bank	4	91,50 bzG
do. Handelsb.	4	56,50 B
Gothaer Privatbk.	4	104,25 G
do. Grundkredb.	4	90,00 G
Hypothek (Hübner)	4	
Königsb. Vereinsb.	4	96,75 bz
Leipziger Creditb.	4	152,50 bzG
do. Discontob.	4	107,50 bzG
Magdeb. Privatb.	4	113,50 G
Mecklb. Bodencred.	fr.	66,50 G
do. Hypoth.-B.	4	82,50 bzG
Meining. Creditbk.	4	97,25 bzG
do. Hypothekenbk.	4	91,75 G
Niederlausitzer Bank	4	98,00 G
Norddeutsche Bank	4	168,00 bzG
Nordd. Grundkredit	4	41,50 bz
Oesterr. Kredit	4	
Petersb. Intern. Bk.	4	96,40 B
Posen. Landwirthsch	4	73,25 G
Posener Prov.-Bank	4	116,50 G
Posener Spritaktien	4	50,25 bzG
Preuß. Bank-Anth.	4½	
do. Bodenkredit	4	95,00 bzG
do. Centralbdn.	4	129,00 bzG
do. Hyp.-Spielh.	4	97,75 bzG
Produkt.-Handelsbk	4	80,60 bzG
Sächsische Bank	4	119,90 G
Schaaffhaus. Bankv.	4	90,00 bzG
Schles. Bankverein	4	108,60 bzG
Südd. Bodenkredit	4	135,50 G

Industrie-Aktien.

Brauerei Patzenhof.	4	162,00 B
Dannenb. Kattun.	4	
Deutsche Baugesf.	4	63,75 bzG
Dtsch. Eisenb.-Bau	4	2,40 bzG
Dtsch. Stahl- u. Eis.	4	
Donnersmarckhütte	4	62,75 bzB
Dortmunder Union	4	11,25 bz
Egells Masch.-Akt.	4	30,00 bzG
Erdmannsd. Spinn.	4	30,00 bzB
Floraf. Charlottenb.	4	
Frist u. Roßm. Näh.	4	57,20 bz
Gelsenkirch.-Bergw.	4	124,00 G
Georg-Marienhütte	4	93,00 G
Hibernia u. Shamr.	4	100,10 G
Immobilien (Berl.)	4	83,00 B
Kramsta, Leinen-F.	4	94,50 B
Lauchhammer	4	32,50 G
Laurahütte	4	120,50 bz
Luise Tiefb.-Bergw.	4	58,75 G
Magdeburg. Bergw	4	120,00 B
Marienhüt. Bergw.	4	72,00 B
Menden u. Schw. B.	4	79,75 bzG
Oberschl. Eis.-Bed.	4	41,50 bzG
Ostend	4	
Phönix B.-A. Lit. A	4	84,50 G
Phönix B.-A. Lit. B	4	43,75 B
Redenhütte conf.	4	159,00 B
Rhein.-Nass. Bergw.	4	79,50 G
Rhein.-Westf. Ind.	4	
Stobwasser Lampen	4	24,75 G
Unter den Linden	4	5,00 bzG
Wöhlert Maschinen	4	64,00 G

Eisenbahn-Stamm-Aktien.

Aachen-Mastricht	4	29,50 bzG
Altona-Kiel	4	159,00 bzG
Bergisch-Märkische	4	116,75 bz
Berlin-Anhalt	4	119,90 bz
Berlin-Dresden	4	19,30 bzG
Berlin-Görlitz	4	21,70 bz
Berlin-Hamburg	4	233,50 bz
Bresl.-Schw.-Frbg	4	111,40 bz
Hall.-Sorau-Guben	4	21,60 bz
Märkisch-Posener	4	27,40 bz
Magdeburg-Leipzig	4	
do. do. Lit. B.	4	
Nordhausen-Erfurt	4	26,00 bzG
Oberschl. Lit. A u. C.	3½	204,90 bz
do. Lit. B.	3½	168,90 bz
Ostpreuß. Südbahn	4	43,30 bz
Rechte Oderuferb.	4	153,70 bz
Rhein-Nahebahn	4	19,90 bzG
Stargard-Posen	4½	102,20 bz
Thüringische	4	178,90 bz
do. Lit. B. v. St. gar.	4	98,60 bz
do. Lit. C. v. St. gar.	4½	105,10 bzG
Ludwigsb.-Bexbach	4	203,50 G
Mainz-Ludwigsh.	4	96,10 bz
Weimar-Geraer	4½	50,10 bz
Albrechtsbahn	5	30,25 G
Amsterd.-Rotterd.	4	126,75 bz
Aussig-Teplitz	4	218,50 bzG
Böhm. Westbahn	5	107,60 bzG
Brest-Grajewo	5	
Dux-Bodenbach	4	91,90 bz
Elisabeth-Westbahn	5	87,60 bz
Kais. Franz Joseph	5	76,50 bzG
Gal. (Karl Ludwig.)	5	121,00 bz
Gotthard-Bahn 80%	6	52,50 bzG
Kaschau-Oderberg	4	56,50 bzG
Lüttich-Limburg	4	12,00 bz
Oestr.-frz. Staatsb.	4	481,00 bz
do. Nordw.-B.	5	328,00 bz
do. Litt. B.	4	400,50 bzG
Reichenb.-Pardubitz	4½	59,40 bzG
Kronpr. Rud.-Bahn	5	71,00 bzG
Rjask-Wyas	5	
Rumänier	4	54,50 bz
do. Certifikate	4	54,50 bz
Russ. Staatsbahn	5	128,90 G
do. Südwestbahn	5	60,50 bz
Schweizer Unionb.	4	31,00 bzG
Schweizer Westbahn	4	23,00 bzG
Südösterr. (Lomb.)	4	
Turnau-Prag	4	94,75 bz
Warschau-Wien	4	261,10 bzG
Münster-Hamm	4	
Niederschl.-Märk.	4	100,00 bz
Rhein. St.-A. abg.	6½	159,20 bz
do. neue 40 proc.	5	153,00 G
do. Lit. B. gar.	4	99,10 bz

Eisenbahn-Stammprioritäten.

Berlin-Dresden	5	55,50 bz
Berlin-Görlitzer	5	80,25 bzG
Halle-Sorau-Gub.	5	95,00 bzG
Märkisch-Posen	5	101,75 bzG
Marienb.-Mlawka	5	88,00 G
Münster-Enschede	5	18,00 G
Nordhausen-Erfurt	5	93,40 bz
Oberlausitzer	5	44,00 bzB
Oels-Gnesen	5	37,60 bzG
Ostpreuß. Südbahn	5	91,40 bz
Posen-Creuzburg	8	68,25 bzG
Rechte Oderuf.-Bahn	5	151,00 bzG
Rumänische	5	
Saalbahn	3	
Saal-Unstrutbahn	3	
Tilsit-Insterburg	5	
Weimar-Geraer	5	33,00 G

Staatsbahn-Aktien.

Brl.-Potsd.-Magd.	4	99,90 G
Berlin-Stettin	4½	114,80 bz
Cöln-Minden	6	148,20 bzB
Magd.-Halberstadt	6	148,70 bzG
Mgd.-Halbst. B. abg.	3½	88,75 bz
do. B. unabg.	3½	89,00 bzG
do. C do. abg.	5	122,75 bzG

Eisenbahn-Prioritäts-Obligationen.

Aach.-Mastricht	4½	101,00 B
do. do. II.	5	101,75 G
do. do. III.	5	101,60 G
Berg.-Märkische I.	4½	102,50 B
do. II.	4½	102,50 B
do. III. v. St. g.	3½	90,60 bzG
do. do. Litt. B.	3½	90,60 bzG
do. do. Litt. C.	3½	88,60 bzG
do. IV.	4½	102,20 bzG
do. V.	4½	102,20 bzG
do. VI.	4½	103,90 bz
do. VII.	4½	102,30 bz
Aachen-Düsseldf. I.	4	98,75 G
do. do. II.	4	98,75 G
do. do. III.	4½	
do. Düss.-Elb.-Pr.	4	98,90 bz
do. do. II.	4½	
do. Dortm.-Soest	4	
do. do. II.	4½	101,75 B
do. Nordb. Fr. W	4½	102,10 B
do. Ruhr-Cr.-K.	4½	
do. do. II.	4	
do. do. III.	4½	
Berlin-Anhalt I.	4½	102,40 bzG
do. II.	4½	102,40 bzG
do. Litt. B.	4½	102,40 bzG
Berlin-Görlitz	4½	102,25 bz
do. do. Litt. B.	4½	101,10 G
Berlin-Hamburg	4	99,90 B
do. do. II.	4½	102,90 bz
do. do. III.	5	
Brl.-Ptsd.-M. A. B.	4	99,50 bzG
do. do. C.	4	99,90 bzG
do. do. D.	4½	102,90 G
do. do. E.	4½	101,75 bzB
Berlin-Stettin I.	4½	
do. do. II.	4	99,50 B
do. do. III.	4	99,50 B
do. IV. v. St. g.	4½	
do. VI. do.	4	99,70 B
do. VII.	4½	
Bresl.-Schw.-Freib.	4½	102,10 G
do. do. Litt. G.	4½	102,10 G
do. do. Litt. H.	4½	102,10 G
do. do. Litt. I.	4½	102,10 G
do. do. 1876	5	105,10 G
Cöln-Minden IV.	4	99,50 G
do. do. V.	4	99,60 G
do. do. VI.	4½	102,00 B
Halle-Sorau-Guben	4½	102,75 G
do. do. C.	4½	102,75 G
Hannov.-Altenbk. I.	4½	
do. do. II.	4½	
do. do. III.	4½	
Märkisch-Posener	4½	102,00 B
Magd.-Halberstadt	4½	101,90 bzB
do. do. de 1865	4½	101,90 bzB
do. do. de 1873	4½	101,90 bzB
do. Leipz. A.	4½	102,80 G
do. do. B.	4	99,30 bz
do. Wittenberge	4½	101,75 G
do. do.	3	83,75 G
Niederschl.-Märk. I.	4	99,30 G
do. II. a 62½ thlr.	4	99,50 B
do. Obl. I. u. II.	4	99,80 B
do. do. III. conv.	4	99,30 bz
Oberschlesische A.	4	
Oberschlesische B.	3½	
do. C.	4	
do. D.	4	99,50 bzG
do. E.	3½	91,50 B
do. F.	4½	102,90 bz
do. G.	4½	
do. H.	4½	102,90 bz
do. v. 1869	4½	
do. v. 1873	4	99,20 G
Oberschles. v. 1874	4½	
Brieg-Neisse	4½	
do. Cos.-Oderb.	4	
do. do.	5	
do. Nied.-Zwgb.	3½	
do. Starg.-Pos.	4	
do. do. II.	4½	102,25 G
do. do. III.	4½	102,25 G
Ostpreuß. Südbahn	4½	101,60 G
do. Litt. B.	4½	
do. Litt. C.	4½	
Rechte-Oder-Ufer	4½	103,00 B
Rheinische	4	
do. v. St. gar.	3½	
do. v. 1858, 60	4½	102,00 B
do. v. 1862, 64	4½	102,00 B
do. v. 1865	4½	102,00 B
do. 1869, 71, 73	4½	102,00 bzG
do. v. 1874, 77	4½	102,00 bzG
Rh.-Nahe v. St. g.	4½	102,00 G
do. II. do.	4½	102,00 G
Schlesw.-Holstein	4½	102,00 G
Thüringer I.	4	99,50 G
do. II.	4½	
do. III.	4	99,50 G
do. IV.	4½	
do. VI.	4½	

Ausländische Prioritäten.

Elisabeth-Westbahn	5	85,50 B
Gal. Karl-Ludwig I.	5	88,30 bzG
do. do. II.	5	87,30 bzG
do. do. III.	5	87,30 bzG
do. do. IV.	5	86,90 bz
Lemberg-Czernow. I.	5	78,60 G
do. II.	5	82,60 bzG
do. III.	5	78,40 bzG
do. IV.	5	77,00 bzG
Mähr.-Schl. C.-B.	fr.	31,10 G
Mainz-Ludwigsb.	5½	
do. do.	3	
Oesterr.-Frz.-Stsb.	3	373,90 bz
do. Ergänzsb.	3	366,00 B
Oesterr.-Frz.-Stsb.	5	103,00 bzG
do. II. Em.	5	103,90 bzG
Oesterr. Nordwest.	5	86,60 bzG
Oest. Nrdwstb. Lit. B	5	86,25 bzG
do. Geld-Priorit.	5	
Kaschau-Oderb. gar.	5	77,00 bzB
Kronpr. Rud.-Bahn	5	82,10 bz
do. do. 1869	5	81,30 G
do. do. 1872	5	80,90 bzG
Rab-Graz Pr.-A.	4	92,20 bzG
Reichenb.-Pardubitz	5	81,70 bzG
Südösterr. (Lomb.)	3	271,60 bzB
do. do. neue	3	271,75 bz
do. do. 1875	6	
do. do. 1876	6	
do. do. 1877	6	
do. do. 1878	6	
do. do. Oblig.	5	95,10 bzG
Brest-Grajewo	5	90,90 bzG
Charkow-Asow g.	5	96,00 B
do. in Lstr. a 20 40	5	90,00 B
Chark.-Krementsch.	5	94,00 bzG
Jelez-Orel, gar.	5	95,60 bzB
Koslow-Woron. gar	5	91,50 bzB
Koslow-Woron, Ob.	5	85,90 bz
Kursk-Chark. gar.	5	95,75 bzG
K.-Chark-As. (Obl.)	5	85,10 G
Kursk-Kiew, gar.	5	100,50 bzG
Losowo-Sewast.	5	81,60 bz
Mosko-Rjäsan	5	102,90 bz
Mosk.-Smolensk	5	97,25 bz
Schuja-Iwanow.	5	97,00 B
Warschau-Teresp.	5	96,60 bz
do. kleine	5	96,80 bz
Warschau-Wien II.	5	102,75 G
do. III.	5	102,40 bz
do. IV.	5	101,60 G
Zarskoe-Selo	5	72,00 G

Druck und Verlag von W. Decker u. Co. [E. Röstel.] in Posen.